**សាកលវិទ្យាល័យភូមិន្ទនីតិសាស្ត្រ និង វិទ្យាសាស្ត្រសេដ្ឋកិច្ច**

**Université Royale de Droit et des Sciences Economiques**

**Royal University of Law and Economics**

# សារណាបញ្ចប់ការសិក្សា

# របបគតិយុត្តនៃការធានារ៉ាប់រង យានយន្តនៅកម្ពុជាបច្ចុប្បន្ន

ស្រាវជ្រាវពីថ្ងៃទី១៦ ខែមីនា ឆ្នាំ២០២០ ដល់ថ្ងៃទី១៥ ខែឧសភា ឆ្នាំ២០២០

ស្រាវជ្រាវដោយ

និស្សិតឈ្មោះ **ក. សយ ស្រីណែត**

សាស្ត្រាចារ្យណែនាំ

សាស្ត្រាចារ្យ **ម៉ួយ ធីតា**

ថ្នាក់បរិញ្ញាបត្រ **នីតិសាស្ត្រ**

ជំនាន់ទី ២០

ឆ្នាំចូលសិក្សា ២០១៦

ឆ្នាំសរសេរសារណា ២០២០

### សេចក្តីថ្លែងអំណរគុណ

ជាបឋម អនុញ្ញាតឱ្យនាងខ្ញុំ សម្តែងនូវកតញ្ញូ កតវេទីចំពោះលោកអ្នកដែលមានរាយនាមដូចខាងក្រោម៖

លោកឪពុក សយ សារ៉ុន និងអ្នកម្តាយ ស៊ុន សុភាព លោកឪពុកធម៌ លី យានឆាយ និងអ្នកម្តាយធម៌ ស៊ុន ស្រីនាង ជាទីគោរព និងជាទីស្រលាញ់ដ៏ជ្រាលជ្រៅ ដែលលោកបានធ្វើជាម្លប់ត្រជាក់ ចិញ្ចឹមបីបាច់ ផ្តល់ការអប់រំ និងកម្លាំងចិត្តដល់កូនឱ្យខិតខំប្រឹងប្រែងរៀនសូត្រ រហូតដល់កូនអាចមានឱកាសអាចសម្រេចបានការអប់រំឧត្តមសិក្សា ថ្នាក់បរិញ្ញានីតិសាស្ត្រ និង ក្លាយជាមនុស្សឯករាជ្យ មានសមត្ថភាពក្នុងការបើកបរនាវាជីវិតរបស់ខ្លួនឯងបាន។

មូលនិធិហាប់ស្វែល ដែលបានផ្តល់អាហារូបករណ៍ស្នាក់នៅ ជាពិសេសគឺបានផ្តល់នូវការអប់រំ ជំនាញបំនិនជីវិត និងភាពជាអ្នកដឹកនាំដល់រូបនាងខ្ញុំ។ តាមរយៈការផ្តល់ទាំងអស់នេះ នាងខ្ញុំបានទទួលឱកាសអភិវឌ្ឍន៍ខ្លួនជាច្រើនរហូតទទួលបានជោគជ័យក្នុងការសិក្សារៀនសូត្រ និងត្រៀមខ្លួនសម្រាប់ធ្វើជាអ្នកដឹកនាំស្ត្រីឆ្នើម។

សាកលវិទ្យាល័យភូមិន្ទនីតិសាស្ត្រ និងវិទ្យាសាស្ត្រសេដ្ឋកិច្ច ជាគ្រឹះស្ថានសិក្សាអប់រំដែលបានផ្តល់នូវសាស្ត្រាចារ្យឆ្នើមៗ និងមានជំនាញក្នុងការផ្ទេរចំណេះដឹងពិតប្រាកដក្នុងការកសាងគ្រឹះនៃចំណេះដឹងយ៉ាងរឹងមាំ ដល់រូបនាងខ្ញុំ។ មិនត្រឹមតែទទួលបានឱកាសសិក្សាជាមួយសាស្ត្រាចារ្យឆ្នើមប៉ុណ្ណោះទេ ទីនេះគឺជាកន្លែងបង្ហាត់ហាត់ពត់ លត់ដំចរិយាមាយាទ អប់រំស្មារតីនាងខ្ញុំឱ្យក្លាយជាធនធានពលរដ្ឋល្អ។

លោក លោកស្រីសាស្ត្រាចារ្យទាំងអស់ នៃសាកលវិទ្យាល័យភូមិន្ទនីតិសាស្ត្រ និងវិទ្យាសាស្ត្រសេដ្ឋកិច្ច ដែលលោកបានដើរតួជាអ្នកផ្ទេរចំណេះដឹងទាំងផ្នែកទ្រឹស្តី និងការអនុវត្ត ជាអ្នកលើកទឹកចិត្ត ស្មារតីឱ្យនាងខ្ញុំកាន់តែមានឆន្ទៈមោះមុត មិនរាថយ ក្នុងរយៈពេល ៤ ឆ្នាំមកនេះ។ ជាពិសេស នាងខ្ញុំក៏សូមសម្តែងនូវការដឹងគុណយ៉ាងជ្រាលជ្រៅ ចំពោះលោកជំទាវ សាស្ត្រាចារ្យ ថ្វយ ធីតា ជាគ្រូដឹកនាំសារណាដែលលោកតែងតែជួយគាំទ្រ ផ្តល់យោបល់ជាប្រទីបបំភ្លឺ និងតម្រង់ទិសដល់រូបនាងខ្ញុំ ឱ្យសម្រេចនូវការស្នាដៃសារណានេះឱ្យលេចជារូបរាងឡើង។ លោកជំទាវមិនត្រឹមតែជាសាស្ត្រាចារ្យដ៏មានទេពកោសល្យប្រកបដោយវោហាស័ព្ទកំប្លុកកំប្លែង និងបង្កប់ទៅដោយអត្ថន័យអប់រំប៉ុណ្ណោះទេ លោកជំទាវក៏ប្រៀបដូចជាអ្នកម្តាយទីពីររបស់នាងខ្ញុំដែលតែងតែជំរុញនាងខ្ញុំឱ្យចូលរួមការប្រកួតប្រជែងនានា ដើម្បីអភិវឌ្ឍសមត្ថភាពផងដែរ។

ជាទីបញ្ចប់ នាងខ្ញុំសូមប្រសិទ្ធពរជ័យ បវរសួស្តីដល់លោកអ្នកមានគុណទាំងអស់ ឱ្យជួបតែនឹងសេចក្តីសុខ សុភមង្គល សុខភាពល្អចៀសឆ្ងាយពីរោគនានាជាពិសេសគឺជំងឺកូវីត ១៩ និងទទួលបានជោគជ័យលើគ្រប់ភារកិច្ច។

## អារម្ភកថា

កន្លងមក មានលោក លោកស្រី សាស្ត្រាចារ្យ សិស្សនិស្សិត ក៏ដូចជាអ្នកសិក្សាស្រាវជ្រាវមួយចំនួន បាន និង កំពុងតែយកចិត្តទុកដាក់យ៉ាងសស្រាក់សស្រាំក្នុងការសិក្សាអំពី ការធានារ៉ាប់រងក្នុងវិស័យសាធារណៈ ឬអាចហៅបានម្យ៉ាងទៀតថា បេឡាជាតិរបបសន្តិសុខសង្គម។ បើនិយាយពីវិស័យធានារ៉ាប់រង នៅប្រទេសកម្ពុជា ក្រៅពីការធានារ៉ាបរងរបស់រដ្ឋ ការធានារ៉ាប់រងដោយក្រុមហ៊ុនឯកជន ក៏បានចូលខ្លួនមកបម្រើតួនាទីយ៉ាងសំខាន់ផងដែរ នៅក្នុងការចូលរួមអភិវឌ្ឍសេដ្ឋកិច្ចជាតិ។ នៅក្នុងបរិបទកម្ពុជាសព្វថ្ងៃ ដែលតម្រូវឱ្យប្រជាជនរស់នៅសម្របជាមួយ ភាពជឿនលឿន និងនៅក្នុងសង្គមមួយដែលកំពុងឈានទៅរកភាពរីកចម្រើននៃវិស័យធានារ៉ាប់រងឯកជន ជាពិសេសគឺការធានារ៉ាប់រងលើយានយន្ត ដែលបាននឹងកំពុងតែត្រដែតខ្លួនឡើងតាមរយៈការបង្ហាញឱ្យឃើញពីសក្តានុពលនៃការកើនឡើងនៃទំហំទឹកប្រាក់វិនិយោគ និងការចូលរួមជួយសង្គមតាមរយៈការដោះស្រាយវិវាទនានាដែលបណ្តាលមកពីគ្រោះថ្នាក់យានយន្ត។

ហេតុដូចដែលបានជម្រាបជូនខាងលើនេះហើយ និង ដើម្បីឆ្លើយតបទៅនឹងបរិបទនៃការរីកចម្រើននៃវិស័យធានារ៉ាប់រង ទើបញ៉ាំងជាកម្លាំងចិត្តដល់នាងខ្ញុំឱ្យជ្រើសរើសប្រធានបទ **«របបគតិយុត្តនៃការធានារ៉ាប់រងយានយន្តនៅកម្ពុជាបច្ចុប្បន្ន»** មកធ្វើការបកស្រាយ និងវែកញែកជាបន្តទៅទៀតនេះ។

នាងខ្ញុំសង្ឃឹមយ៉ាងមុតមាំថា សារណាមួយនេះ នឹងក្លាយជាចំណេះដឹងថ្មីមួយបន្ថែមទៀត សម្រាប់អ្នកអានទាំងឡាយ ដោយហេតុថា ជាទូទៅសិស្សនិស្សិតទទួលបាននូវការសិក្សាទាក់ទងនឹងការធានារ៉ាប់រងរបស់រដ្ឋ តែមិនប្រាកដថា បានធ្វើការស្រាវជ្រាវពាក់ព័ន្ធនឹងការធានារ៉ាប់រងដោយវិស័យឯកជនទៅលើយានយន្តនោះទេ។ នៅក្នុងស្នាដៃនេះ នាងខ្ញុំបានព្យាយាមរំលេចឱ្យឃើញពីការដោះស្រាយវិវាទតាមយន្តការនានាដែលកំពុងអនុវត្តនៅក្នុងប្រទេសកម្ពុជា។ នាងខ្ញុំក៏សង្ឃឹមថា សារណានេះនឹងបម្រើជាប្រយោជន៍ដល់អ្នកសិក្សា ដើម្បីស្វែងយល់ឱ្យកាន់តែទូលាយបន្ថែមទៀតអំពីបរិបទនៃវិស័យធានារ៉ាប់រងដោយឯកជននៅកម្ពុជា។

បើទោះបីជាត្រូវបានសម្រិតសម្រាំងយ៉ាងណាក្តី ក៏ស្នាដៃនេះអាចនឹងនៅមានចំណុចខ្វះខាតដោយចៀសពុំរួច ហើយនាងខ្ញុំពេញចិត្តក្នុងការទទួលយកនូវការរិះគន់ ក្នុងន័យស្ថាបនាពីសំណាក់អ្នកអាន អ្នកស្រាវជ្រាវ សាស្ត្រាចារ្យ រាល់កំហុសឆ្គងដែលកើតមានឡើង ទៅលើពាក្យពេចន៍ វគ្គ ឃ្លាផ្សេងៗ ដើម្បីធ្វើឱ្យស្នាដៃមួយនេះកាន់តែមានសុក្រឹតភាព។ នាងខ្ញុំក៏ឆ្លៀតឱកាសនេះ ជូនពរដល់មិត្តអ្នកអាន អ្នកស្រាវជ្រាវ សាស្ត្រាចារ្យ និងមិត្តនិស្សិតទាំងអស់ ទទួលបាននូវសុខសុភមង្គល និងជោគជ័យក្នុងគ្រប់ភារកិច្ចនានា។

## មាតិកា

ទំព័រ

**សេចក្តីផ្តើម**.......................................................................................................១

**ជំពូកទី១**

## សញ្ញាណទូទៅនៃការធានារ៉ាប់រងយានយន្ត

**ផ្នែកទី ១៖ សញ្ញាណគតិយុត្តសំខាន់ៗពាក់ព័ន្ធនឹងការធានារ៉ាប់រងយានយន្ត** ...................៣

១.១. ក្រមរដ្ឋប្បវេណីឆ្នាំ ២០០៧ ...........................................................................................៣

១.២. ច្បាប់ស្តីពីការធានារ៉ាប់រងឆ្នាំ ២០១៤ .............................................................................៤

១.២.១. ចំណុចដែលកែសម្រួលទៅលើអនុក្រឹត្យស្តីពីធានារ៉ាប់រងឆ្នាំ ២000.....................................៤

១.២.២. ចំណុចដែលត្រូវបានបន្ថែម ទៅលើអនុក្រឹត្យស្តីពីធានារ៉ាប់រងឆ្នាំ ២000................................៥

១.៣. ក្រមនីតិវិធីរដ្ឋប្បវេណីឆ្នាំ ២០០៦.......................................................................................

៥

១.៤. ច្បាប់ស្តីពីចរាចរណ៍ផ្លូវគោកឆ្នាំ២០១៥....................................................................................៦

**ផ្នែកទី ២៖ គោលបំណងនៃការធានារ៉ាប់រងយានយន្ត**...........................................................៦

១.១. ការធានាហានិភ័យ.........................................................................................................៦

១.២. ការបង្កើតឱ្យមានសន្តិភាពផ្លូវចិត្ត.......................................................................................៦

**ផ្នែកទី ៣៖ ប្រភេទយានយន្តដែលត្រូវមានការធានារ៉ាប់រងយានយន្ត**...............................៧

៣.១. ប្រភេទយានយន្តតម្រូវឱ្យមានកាតព្វកិច្ចធានារ៉ាប់រងភារៈលើតតិយជន..........................................៨

៣.២. ប្រភេទយានយន្តដែលតម្រូវឱ្យមានកាតព្វកិច្ចធានារ៉ាប់រងភារៈលើការដឹកជញ្ជូនអ្នកដំណើរ ..............៨

**ផ្នែកទី ៤៖ ប្រភេទនៃការធានារ៉ាប់រងយានយន្ត**.....................................................................៩

៤.១. ការធានារ៉ាប់រងកាតព្វកិច្ចសំណងលើតតិយជន...................................................................១០

៤.២. ការធានារ៉ាប់រងយានយន្តបែបជម្រើស...........................................................................១០

**ជំពូកទី ២**

**កិច្ចសន្យាធានារ៉ាប់រងយានយន្ត**

**ផ្នែកទី ១៖ ល័ក្ខខ័ណ្ឌនៃការបង្កើតកិច្ចសន្យាធានារ៉ាប់រងយានយន្ត** ..................................១៣

១.១. ល័ក្ខខ័ណ្ឌសុពលភាព .................................................................................................១៣

១.១.១. ជំនួបនៃឆន្ទៈ.............................................................................................................១៤
១.១.១.១. សំណើ.......................................................................................................១៤
១.១.១.២. ស្ទីការ.......................................................................................................១៤
១.១.២. ការព្រមព្រៀងដោយគ្មានវិការៈ ..........................................................................១៥
១.១.២.១. ការភាន់ច្រឡំ ........................................................................................១៥
១.១.២.២. ការឆបោក ..........................................................................................១៦
១.១.២.៣. ការគំរាមកំហែង ..................................................................................១៦
១.១.២.៤. ព័ត៌មានមិនពិត ...................................................................................១៧
១.១.២.៥. ការរំលោភលើស្ថានភាព.........................................................................១៧
១.១.២.៦. ការកេងចំណេញហួសហេតុ ...................................................................១៧
១.១.៣. សមត្ថភាពនៃភាគី
.............................................................................................................១៨
១.១.៣.១. សមត្ថភាពរបស់ក្រុមហ៊ុនធានារ៉ាប់រង .......................................................១៨
១.១.៣.២. សមត្ថភាពរបស់អ្នកត្រូវបានធានារ៉ាប់រង...................................................១៩
១.២. ទម្រង់នៃកិច្ចសន្យាធានារ៉ាប់រងលើយានយន្ត.............................................................២០
១.២.១. ប័ណ្ណសន្យារ៉ាប់រង...........................................................................................
២០
១.២.២. វិញ្ញាបនបត្រធានារ៉ាប់រង..................................................................................
២១
១.២.៣. កំណត់សំអាង...............................................................................................២២
ផ្នែកទី ២៖ អានុភាពនៃកិច្ចសន្យាធានារ៉ាប់រង.....................................................................២២
២.១. សិទ្ធិ និងកាតព្វកិច្ចរបស់ក្រុមហ៊ុនធានារ៉ាប់រង ...........................................................២២
២.១.១. សិទ្ធិទទួលបានបុព្វលាភធានារ៉ាប់រង...................................................................២២
២.១.២. សិទ្ធិប្តឹងតទល់ជាមួយតតិយជនដើម្បីទាមទារប្រាក់មកវិញ................................................២២

២.១.២. កាតព្វកិច្ចពន្យល់........................................................................................

២៣

២.១.៣. កាតព្វកិច្ចសងសំណងដល់តតិយជន ឬអ្នកដំណើរ..............................................២៣

២.២. សិទ្ធិ និងកាតព្វកិច្ចរបស់អ្នកត្រូវបានធានារ៉ាប់រង.....................................................២៤

២.២.១. សិទ្ធិទទួលបានប្រាក់សំណងធានារ៉ាប់រង.......................................................

២៤

២.២.២. សិទ្ធិសូមដកមកវិញនូវបុព្វលាភនៅពេលធ្វើអនុប្បទាន.......................................២៤

២.២.៣. កាតព្វកិច្ចបង់បុព្វលាភ.........................................................................................២៥

២.២.៤. កាតព្វកិច្ចជូនដំណឹង..........................................................................................២៥

ផ្នែកទី ៣៖ ការបញ្ចប់នៃកិច្ចសន្យាធានារ៉ាប់រងយានយន្ត......................................................២៦

៣.១. ការផុតរលត់នៃកិច្ចសន្យាធានារ៉ាប់រងតាមការព្រមព្រៀងក្នុងកិច្ចសន្យា.........................................២៦

៣.១.១. ការបញ្ចប់មុនកាលកំណត់ ....................................................................................២៦

៣.១.២. ការបញ្ចប់នៅពេលកាលបរិច្ឆេទដល់កាលកំណត់...................................................២៦

៣.២. ការលុបចោលកិច្ចសន្យា

..................................................................................................២៦

៣.២.១. ការមិនអនុវត្តកាតព្វកិច្ចរបស់អ្នកត្រូវបានធានារ៉ាប់រង.........................................២៧

៣.២.២. ការលាក់លៀម ឬ ធ្វើប្រតិវេទន៍ខុស...................................................................២៧

៣.២.៣. វិការៈក្នុងការបង្ហាញឆន្ទៈ......................................................................................

២៧

ជំពូកទី ៣

ការដោះស្រាយវិវាទធានារ៉ាប់រងយានយន្ត

ផ្នែកទី ១៖ ការដោះស្រាយវិវាទធានារ៉ាប់រងយានយន្តក្រៅប្រព័ន្ធតុលាការ ....................២៩

១.១. ការដោះស្រាយវិវាទធានារ៉ាប់រងយានយន្តតាមរយៈការចរចា

.....................................................៣០

១.២.ការដោះស្រាយវិវាទធានារ៉ាប់រងយានយន្តតាមរយៈគណៈកម្មាធិការដោះស្រាយវិវាទ

........................៣០

១.២.១. លក្ខខណ្ឌទូទៅនៃការអនុវត្តបូឡា ........................................................ ៣០
១.២.២. គណៈកម្មាធិការដោះស្រាយវិវាទ ........................................................ ៣១
១.២.២.១. សមាសភាព ........................................................ ៣១
១.២.២.២. គុណវឌ្ឍរបស់សមាជិក ........................................................ ៣២
១.២.២.៣. ទំនួលខុសត្រូវ និងភារកិច្ច ........................................................ ៣២
១.២.៣. នីតិវិធីនៃការដោះស្រាយវិវាទ ........................................................ ៣២
១.២.៣.១. ការជូនដំណឹង និងមធ្យោបាយនៃការជូនដំណឹង ........................................................ ៣២
១.២.៣.២. ឯកសារតម្រូវ ........................................................ ៣៣
១.២.៣.៣. ការប្រជុំ និងសេចក្ដីសម្រេច ........................................................ ៣៣
**ផ្នែកទី ២៖ ការដោះស្រាយវិវាទធានារ៉ាប់រងតាមរយៈយន្តការតុលាការ** ........................ ៣៤
២.១. ការចាប់ផ្ដើម និងចំណាត់ការបឋមលើបណ្ដឹង ........................................................ ៣៤
២.១.១. ការដាក់ និងការពិនិត្យពាក្យបណ្ដឹង ........................................................ ៣៤
២.១.២. ការកោះហៅគូភាគីនៃវិវាទឱ្យចូលរួមការជំនុំជម្រះលើបណ្ដឹង ........................................................ ៣៥
២.២. ការជំនុំជម្រះលើបណ្ដឹង ........................................................ ៣៥
២.២.១. នីតិវិធីត្រៀមសម្រាប់ការទាញហេតុផល ........................................................ ៣៥
២.២.២. នីតិវិធីនៃការទាញហេតុផលដោយផ្ទាល់មាត់ ........................................................ ៣៦
២.៣. ការប្រកាសសាលក្រម ........................................................ ៣៧
**សេចក្ដីសន្និដ្ឋាន** ........................................................ ៣៨
**អនុសាសន៍** ........................................................ ៣៩
**ឯកសារយោង**
**ឧបសម្ព័ន្ធ**

# សេចក្តីផ្តើម

នៅក្នុងបរិបទនៃប្រទេសកំពុងអភិវឌ្ឍដូចជាប្រទេសកម្ពុជា វិស័យធានារ៉ាប់រងបាននឹងកំពុងតែដើរតួនាទីយ៉ាងសំខាន់ក្នុងការចូលរួមចំណែកកសាងសេដ្ឋកិច្ចជាតិ។ វិស័យនេះបានវិវត្តជាបីដំណាក់កាល ចាប់តាំងពីឆ្នាំ ១៩៥៦ រហូតមកដល់ពេលបច្ចុប្បន្ន។ ពីឆ្នាំ១៩៥៦ ដល់ឆ្នាំ ១៩៧៥ គ្រប់អាជីវកម្មធានារ៉ាប់រងត្រូវបានគ្រប់គ្រងផ្តាច់មុខដោយរដ្ឋតាមរយៈក្រុមហ៊ុនធានារ៉ាប់រង Societe National d’Assurance et Reassurance។[1] នៅអំឡុងឆ្នាំ ១៩៧៥ ពុំមានឡើយនូវសកម្មភាពដោះដូរទំនិញ ឬសកម្មភាពពាណិជ្ជកម្មនានា ហើយវិស័យធានារ៉ាប់រងក៏ពុំមានវត្តមានដែរនៅសម័យនោះ។ បន្ទាប់មក ចាប់ពីឆ្នាំ ១៩៩០ ដល់ ឆ្នាំ ១៩៩៩ គេសង្កេតឃើញថា វិស័យធានារ៉ាប់រងចាប់ផ្តើមមានដង្ហើមឡើងវិញ តាមរយៈការអនុម័តច្បាប់ស្តីពីការបង្កើតអាជីវកម្មធានារ៉ាប់រង តែវិស័យធានារ៉ាប់រងនេះ ត្រូវបានគ្រប់គ្រង និងចាត់ចែងដោយរដ្ឋប៉ុណ្ណោះ។ ក្រោយមកទៀតក្រុមហ៊ុនធានារ៉ាប់រងដែលចាត់ចែងដោយរដ្ឋមួយឈ្មោះថា កាមិនកូ (Caminco) ត្រូវបានបង្កើតឡើងនៅក្នុងឆ្នាំ ១៩៩០ ដែលជាក្រុមហ៊ុនដំបូងបំផុតគិតតាំងពីពេលដែលកម្ពុជាទទួលបានឯករាជ្យពីប្រទេសបារាំង ក្នុងការធ្វើអាជីវកម្មធានារ៉ាប់រង។ ក៏ប៉ុន្តែដោយសារតែកង្វះនូវធនធានមនុស្ស បទពិសោធន៍ និងសមត្ថភាពបច្ចេកទេស ក្រុមហ៊ុននេះមិនមានភាពសកម្មឡើយនៅក្នុងការប្រកបអាជីវកម្មធានារ៉ាប់រង។

បន្ទាប់ពីឆ្នាំ ២០០០ រហូតមកដល់ពេលបច្ចុប្បន្ន ច្បាប់ស្តីពីការធានារ៉ាប់រង និងអនុក្រឹត្យស្តីពីការធានារ៉ាប់រង ព្រមទាំងបទដ្ឋានគតិយុត្តមួយចំនួនទៀតត្រូវបានអនុម័ត ដើម្បីលើកកម្ពស់ និងគ្រប់គ្រងវិស័យធានារ៉ាប់រង។ កាលានុវត្តភាពថ្មី នៃការរីកចម្រើនលូតលាស់នៃវិស័យនេះ ត្រូវបានគេមើលឃើញ តាមរយៈការអនុម័តច្បាប់ស្តីពីការធានារ៉ាប់រង នៅក្នុងឆ្នាំ ២០១៤ ដែលច្បាប់នេះមានគោលបំណងអភិវឌ្ឍវិស័យធានារ៉ាប់រងប្រកបដោយចីរភាព តាមគោលការណ៍គ្រឹះនៃការធានារ៉ាប់រងអន្តរជាតិ។[2] ជាលទ្ធផលនៃកិច្ចខិតខំប្រឹងប្រែងរបស់ស្ថាប័នពាក់ព័ន្ធ គេសង្កេតឃើញថាបុព្វលាភធានារ៉ាប់រងសរុបនៅក្នុងវិស័យធានារ៉ាប់រង មានការកើនឡើងជាមធ្យមប្រមាណ ៣៥% ក្នុងមួយឆ្នាំ។[3] ក្នុងឆ្នាំ២០១៨ ចំនួនបុព្វលាភធានារ៉ាប់រងកើនឡើងដល់ជាង ១៩៦

[1] Ouk Thani, Hun Oudamsoriya, និង Yin Sochea, *Law and Insurance,* (ភ្នំពេញ៖ ២០០៧), ២៦។

[2] មាត្រា ១ នៃច្បាប់ស្តីពីការធានារ៉ាប់រង, លេខ នស/រកម/០៨១៤/០២១, ០៧ សីហា ២០១៤, នឹងត្រូវបានហៅជាបន្តទៀតថា «ច្បាប់ស្តីពីធានារ៉ាប់រង»។

[3] Businesskhmernote, https://business.khmernote.com.kh/46116, ចុះផ្សាយថ្ងៃទី ២៥ កក្កដា ២០១៩, ចូលមើល ១៥ កក្កដា ២០២០។

លានដុល្លារអាមេរិក និងកើនឡើងដល់ ២០០លានដុល្លារ នៅពាក់កណ្តាលឆ្នាំ២០១៩។[4] នៅក្នុងឆ្នាំ ២០១៨ មានក្រុមហ៊ុនធានារ៉ាប់រងចំនួន ៣១ ក្រុមហ៊ុន ដែលក្នុងនោះ មានក្រុមហ៊ុនចំនួន ១៥ជាក្រុមហ៊ុនធានារ៉ាប់រងទូទៅមានដូចជាក្រុមហ៊ុនធានារ៉ាប់រង អេស៊ីអា អ៊ិនស្វូរិន (ខេមបូឌា) ក្រុមហ៊ុនជាតិធានារ៉ាប់រងកម្ពុជា កាមិនកូ ក្រុមហ៊ុនធានារ៉ាប់រងកម្ពុគុនប៉ាក ក្រុមហ៊ុនធានារ៉ាប់រងកម្ពុជាវៀតណាមភីអិលស៊ី ក្រុមហ៊ុនធានារ៉ាប់រងហ្វតតេអិនស្វូរិន (ខេមបូឌា) ក្រុមហ៊ុន អ៊ីនហ្វីនីធី ជេណេរល អីនសូរេន ក្រុមហ៊ុនភីភល & ផាតនើរអ៊ីនស្វូរេន ភីអិលស៊ី ក្រុមហ៊ុនធានារ៉ាប់រង លី ហួរ ក្រុមហ៊ុន ហ្វីលីព ចេណឺរល (ខេមបូឌា) ក្រុមហ៊ុនធានារ៉ាប់រងអេស អិនស្វូរិន ក្រុមហ៊ុនធានារ៉ាប់រង តារាអ៊ីនសូរេន។[5]

ជាទូទៅវិស័យធានារ៉ាប់រងត្រូវបានបែងចែកជាពីរសំខាន់ៗ គឺវិស័យធានារ៉ាប់រងដោយរដ្ឋ ដែលក្នុងនោះមានបេឡាជាតិរបបសន្តិសុខសង្គម ជាឧទាហរណ៍ និងការធានារ៉ាប់រងដោយក្រុមហ៊ុនឯកជន ដែលក្នុងនេះទៀតសោតចែកចេញជាពីរសំខាន់ៗ គឺ ការធានារ៉ាប់រងទូទៅ និងការធានារ៉ាប់រងអាយុជីវិត។ ដោយឡែក ការធានារ៉ាប់រងលើយានយន្តគឺជាផ្នែកមួយ នៃការធានារ៉ាប់រងទូទៅ ដែលមានដូចជាការធានារ៉ាប់រងទ្រព្យសម្បត្តិ និងការធានារ៉ាប់រងសុខភាព។

ដោយមានកំណើនយ៉ាងឆាប់រហ័សនៃវិស័យធានារ៉ាប់រង ជាពិសេសគឺការធានារ៉ាប់រងលើយានយន្ត តើក្នុងបរិបទកម្ពុជាបច្ចុប្បន្ន ការធានារ៉ាប់រងយានយន្តមានរបបគតិយុត្ត ការអនុវត្ត និងដំណោះស្រាយក្នុងករណីមានវិវាទយ៉ាងដូចម្តេចខ្លះ?

គួរបញ្ជាក់ផងដែរថា វិសាលភាពនៃខ្លឹមសារសារណានេះ និងបង្ហាញត្រឹមតែចំណុចពាក់ព័ន្ធមួយចំនួនទៅនឹងវិស័យធានារ៉ាប់រងលើយានយន្តនៅក្នុងប្រទេសកម្ពុជា ចាប់ពីឆ្នាំ ២០០០ រហូតមកដល់បច្ចុប្បន្នតែប៉ុណ្ណោះ។ សារណានេះត្រូវបានតាក់តែងឡើងដោយផ្អែកលើបណ្តាលិខិតបទដ្ឋានគិតយុត្តពាក់ព័ន្ធផ្សេងៗដែលកំពុងត្រូវបានអនុវត្តក្នុងវិស័យធានារ៉ាប់រង ហើយឯកសារមួយចំនួនទៀតមានដូចជាព្រឹត្តបត្តិនៅតាមគេហៈទំព័រផ្ទាល់របស់ក្រុមហ៊ុនធានារ៉ាប់រងមួយចំនួន ព្រមទាំងអនុស្សារណៈយោគយល់គ្នារបស់សមាគមធានារ៉ាប់រងកម្ពុជា ក៏ត្រូវបានយកមកពិចារណា ផងដែរ។ ដើម្បីឱ្យមានភាពងាយស្រួលក្នុងការសិក្សាស្វែងយល់ទៅលើប្រធានបទកាន់តែស៊ីជម្រៅ សារណានេះត្រូវបានបែងចែកជាបីជំពូក ដែលជំពូកទី ១ នឹងបកស្រាយអំពីសញ្ញាណទូទៅនៃការធានារ៉ាប់រងយានយន្ត ។ ជំពូកទី ២ នឹងសិក្សាទៅលើ បរិបទគតិយុត្តដែលពាក់ព័ន្ធនឹងកិច្ច

[4] ខេមបូណូមីស, https://cambonomist.com/news/cambodia-insurance-market-growth-2019/, ចុះផ្សាយឆ្នាំ ២០១៩, ចូលមើល ១៥ កក្កដា ២០២០។

[5] គេហទំព័រសមាគមធានារ៉ាប់រងកម្ពុជា, http://www.iac.org.kh/index.php/about-us/members, ចូលមើល ១៥ កក្កដា ២០២០។

សន្យាធានារ៉ាប់រងរវាងក្រុមហ៊ុនធានារ៉ាប់រង និងអ្នកត្រូវបានធានារ៉ាប់រង និង ជំពូកទី៣ គឺសិក្សាអំពីការដោះស្រាយវិវាទធានារ៉ាប់រង ។

# ជំពូកទី ១
# សញ្ញាណទូទៅនៃការធានារ៉ាប់រងយានយន្ត

ជំពូកនេះ នឹងធ្វើការបកស្រាយពន្យល់ទៅលើ សញ្ញាណគតិយុត្តសំខាន់ៗដែលកំពុងត្រូវបានប្រើប្រាស់ពាក់ព័ន្ធនឹងការធានារ៉ាប់រងលើយានយន្ត (ផ្នែកទី១) គោលបំណងនៃការធានារ៉ាប់រងលើយានយន្ត (ផ្នែកទី២) ប្រភេទយានយន្តដែលច្បាប់តម្រូវឱ្យមានការទិញនូវការធានារ៉ាប់រងយានយន្ត (ផ្នែកទី ៣) និងប្រភេទនៃការធានារ៉ាប់រងលើយានយន្ត (ផ្នែកទី ៤)។

## ផ្នែកទី ១៖ សញ្ញាណគតិយុត្តសំខាន់ៗពាក់ព័ន្ធនឹងការធានារ៉ាប់រងយានយន្ត

បច្ចុប្បន្នភាពនៃវិស័យធានារ៉ាប់រងយានយន្តនៅកម្ពុជា ត្រូវបានគ្រប់គ្រងដោយបណ្តាបទដ្ឋានគតិយុត្តជាច្រើន។ ដោយឡែក សារណានេះនឹងលើកយកសញ្ញាណគតិយុត្តសំខាន់ៗដែលពាក់ព័ន្ធនឹងវិស័យធានារ៉ាប់រង ដែលត្រូវបានប្រើប្រាស់ក្នុងពេលបច្ចុប្បន្នតែប៉ុណ្ណោះដែលមានដូចជាក្រមរដ្ឋប្បវេណី ច្បាប់ស្តីពីការធានារ៉ាប់រងឆ្នាំ ២០១៤ ក្រមនីតិវិធីរដ្ឋប្បវេណី និងច្បាប់ស្តីពីចរាចរណ៍ផ្លូវគោក។

### ១.១. ក្រមរដ្ឋប្បវេណីឆ្នាំ ២០០៧

ក្រមរដ្ឋប្បវេណីត្រូវបានប្រកាសឱ្យប្រើ នៅថ្ងៃទី ០៨ ខែ ធ្នូ ឆ្នាំ ២០០៧ ដោយព្រះរាជក្រមលេខ នស/ករម/១២០៧/០៣០។ ដោយឡែកក្រមនេះមិនទាន់ត្រូវបានអនុវត្តភ្លាមៗ បន្ទាប់ពីត្រូវបានប្រកាសឱ្យប្រើនោះទេ គឺត្រូវរង់ចាំ ឱ្យមានការកំណត់ផ្សេងដោយច្បាប់ ទើបអាចអនុវត្តបាន។[6] រហូតដល់ថ្ងៃទី ៣១ ឧសភា ឆ្នាំ ២០១១ ទើបច្បាប់ស្តីពីអនុវត្តក្រមរដ្ឋប្បវេណីត្រូវបានប្រកាសឱ្យប្រើ។ ដូចនេះក្រមរដ្ឋប្បវេណី ក៏អាចអនុវត្តនៅពេលដែលច្បាប់ស្តីពីអនុវត្តក្រមរដ្ឋប្បវេណីត្រូវបានអនុវត្តពោលគឺរយៈពេល ៦ ខែ បន្ទាប់ពីពីច្បាប់នេះចូលជាធរមាន ត្រូវនឹងថ្ងៃទី ៣១ ធ្នូ ២០១១។ ការយកក្រមរដ្ឋប្បវេណី មកអនុវត្តលើការធានារ៉ាប់រងយានយន្ត គឺដោយហេតុថា យានយន្តគឺជាចលនវត្ថុដែលត្រូវបានឱ្យនិយមន័យដោយក្រមរដ្ឋប្បវេណី មាត្រា ១២០ វាក្យខណ្ឌទី ៣ ថា ជាវត្ថុទាំងឡាយណាក្រៅពីដីធ្លី វត្ថុជាប់នៅដី ហើយមិនអាចផ្លាស់ប្តូរទីកន្លែងបាន។ ម្យ៉ាងទៀតក្រមរដ្ឋប្បវេណីជាច្បាប់សារធាតុ ដែលមានចែងអំពីការបង្កើត ការអនុវត្ត និងការផុតរលត់ទៅវិញនៃកិច្ចសន្យា រួមទាំងបទបញ្ញត្តិនៃអំពើអនីត្យានុកូល។ ទាក់ទងនឹងការធានារ៉ាប់រងលើយានយន្តនេះក៏ដូចគ្នាដែរ បើទោះបីជាមានច្បាប់ពិសេសស្តីពីការ

[6] មាត្រា១៣០៥ នៃក្រមរដ្ឋប្បវេណី។

ធានារ៉ាប់រង នេះក៏ដោយ ក៏គេមិនអាចចោលក្រមរដ្ឋប្បវេណីដែលជាក្រមសំខាន់បំផុតទាក់ទងនឹងបញ្ញត្តិនៃកិច្ចសន្យាដែរ។

### ១.២. ច្បាប់ស្តីពីការធានារ៉ាប់រងឆ្នាំ ២០១៤

តាមពិតទៅ កម្ពុជាមានអនុក្រឹត្យស្តីពីការធានារ៉ាប់រងលើយានយន្តតាំងពីឆ្នាំ ២០០០ មកម្ល៉េះ។ ដោយឡែក វិសាលភាពនៃអនុក្រឹត្យស្តីពីធានារ៉ាប់រងនេះ មិនអាចឆ្លើយតបទៅនឹងតម្រូវការ និងការរីកចម្រើនយ៉ាងឆាប់រហ័សនៃវិស័យធានារ៉ាប់រងនាពេលបច្ចុប្បន្ននោះទេ។ ហេតុដូចនេះហើយ នៅក្នុងឆ្នាំ ២០១៤ ច្បាប់ស្តីពីធានារ៉ាប់រងថ្មីក៏ត្រូវបានបង្កើតឡើងបន្ថែមលើអនុក្រឹត្យស្តីពីធានារ៉ាប់រងឆ្នាំ ២០០០។ បើទោះជាមានច្បាប់ថ្មីនេះក៏ដោយ ក៏អនុក្រឹត្យស្តីពីធានារ៉ាប់រងឆ្នាំ ២០០០ នៅតែបន្តអានុភាពអនុវត្តដដែល លើកលែងតែមានបទបញ្ញត្តិណាដែលផ្ទុយពីស្មារតីនៃច្បាប់ថ្មីប៉ុណ្ណោះ។[7] ច្បាប់ស្តីពីធានារ៉ាប់រង ត្រូវបានបង្កើតឡើងដោយមានការកែសម្រួល និងការបន្ថែមនូវចំណុចមួយចំនួនទៅលើ អនុក្រឹត្យស្តីពីធានារ៉ាប់រងឆ្នាំ ២០០០ ដែលនឹងធ្វើការបកស្រាយនៅចំណុចបន្ទាប់។

#### ១.២.១. ចំណុចដែលកែសម្រួលនៅលើអនុក្រឹត្យស្តីពីធានារ៉ាប់រងឆ្នាំ ២០០០

ច្បាប់ស្តីពីធានារ៉ាប់រងឆ្នាំ ២០១៤ បានធ្វើការកែសម្រួលមួយចំនួនទៅលើអនុក្រឹត្យស្តីពីការធានារ៉ាប់រងឆ្នាំ ២០០០ដូចជា[8]៖

- មាត្រា ៦ នៃច្បាប់ស្តីពីធានារ៉ាប់រងឆ្នាំ ២០១៤ បានបន្ថែមសមត្ថកិច្ចដល់ក្រសួងសេដ្ឋកិច្ច និងហិរញ្ញវត្ថុក្នុងការបង្កើត និងគ្រប់គ្រងមូលនិធិអភិវឌ្ឍន៍វិស័យធានារ៉ាប់រង និងលើកកម្ពស់ការផ្សព្វផ្សាយអំពីអត្ថប្រយោជន៍នៃការធានារ៉ាប់រង ដែលចំណុចនេះមិនមានចែងក្នុងអនុក្រឹត្យនោះទេ។
- ក្នុងជំពូកទី ៤ មាត្រា ៣៣ នៃច្បាប់ថ្មីដែលចែងពីការធានារ៉ាប់រងជាកាតព្វកិច្ច រូបវន្តបុគ្គល និងនីតិបុគ្គលជាម្ចាស់យានយន្តដែលប្រកបអាជីវកម្មទាំងអស់នៅក្នុងព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជាត្រូវមានការធានារ៉ាប់រងពីក្រុមហ៊ុនធានារ៉ាប់រង ដែលនៅក្នុងមាត្រា ៣៦ នៃអនុក្រឹត្យឆ្នាំ ២០០០ តម្រូវឱ្យតែយានយន្តដែលប្រកបអាជីវកម្មយកកម្រៃតាមផ្លូវគោកប៉ុណ្ណោះ។
- ផ្នែកទី ២ និងទី ៣ នៃជំពូកទី ២ ច្បាប់ថ្មី បានកំណត់និយមន័យ និងបែងចែកប្រភេទធានារ៉ាប់រងជា២ប្រភេទច្បាស់លាស់គឺ ការធានារ៉ាប់រងទូទៅ និងការធានារ៉ាប់រងអាយុជីវិតដែលខុសពីអនុក្រឹត្យឆ្នាំ ២០០០ ដែលកំណត់ថា ប្រភេទនៃការធានារ៉ាប់រងមានតែការធានារ៉ាប់រងទូទៅ

[7] មាត្រា ១១៣, វាក្យខណ្ឌទី ២ នៃច្បាប់ស្តីពីធានារ៉ាប់រង។

[8] សុទ្ធ សាងបុណ្យ, *សេចក្តីព្រាងច្បាប់ស្តីពីការធានារ៉ាប់រង* (ភ្នំពេញ៖ វិទ្យាស្ថានសភាកម្ពុជា,២០១៤), ៤។

ដែលសំដៅលើការធានារ៉ាប់រងទ្រព្យសម្បត្តិ ការធានារ៉ាប់រងបុគ្គល ការធានារ៉ាប់រងអាយុជីវិត និងការធានារ៉ាប់រងគ្រោះថ្នាក់ដល់រូបកាយ ហើយការឱ្យនិយមន័យទៀតសោត គឺពុំទាន់មានភាពច្បាស់លាស់នៅឡើយ។ ការបន្ថែមប្រភេទនៃការធានារ៉ាប់រងនេះ គឺដើម្បីពង្រីកវិសាលភាពក្នុងការធ្វើអាជីវកម្មធានារ៉ាប់រងឱ្យស្របតាមគោលការណ៍របស់សមាគមបញ្ញត្តិករធានារ៉ាប់រងអន្តរជាតិ និងធ្វើឱ្យស្របតាមទីផ្សារក្នុងតំបន់ ក៏ដូចជាពិភពលោក។

#### ១.២.២. ចំណុចដែលត្រូវបានបន្ថែម នៅលើអនុក្រឹត្យស្តីពីធានារ៉ាប់រងឆ្នាំ ២០០០

មានចំណុចជាច្រើនដែលត្រូវបានបញ្ញត្តិករបន្ថែមទៅលើច្បាប់ស្តីពីការធានារ៉ាប់រងឆ្នាំ ២០១៤។ ដោយឡែកចំណុចមួយដែលសំខាន់ជាងគេនោះ គឺការបន្ថែមនូវសមត្ថកិច្ចផ្សះផ្សាវិវាទ។ មុនពេលមានច្បាប់ស្តីពីធានារ៉ាប់រងឆ្នាំ ២០១៤ នៅពេលមានវិវាទកើតឡើង ភាគីវិវាទអាចប្រើប្រាស់យន្តការតុលាការដើម្បីដោះស្រាយ បើភាគីមិនអាចចរចាគ្នាបានទេនោះ។ ដោយឡែក ច្បាប់ថ្មីបានបញ្ញត្តបន្ថែមទៀតអំពីនីតិវិធីផ្សះផ្សាវិវាទនៅក្នុងជំពូកទី ៩ ចាប់ពីមាត្រា ៨៩ ដល់មាត្រា ៩៣ ក្នុងគោលបំណងសម្រួលដល់ការដោះស្រាយវិវាទដែលពាក់ព័ន្ធនឹងវិស័យធានារ៉ាប់រងដែលមានន័យសេចក្តីដូចតទៅ[៩]៖

- គ្រប់វិវាទពាក់ព័ន្ធនឹងវិស័យអាជីវកម្មធានារ៉ាប់រង ភាគីអាចនាំយកទៅផ្សះផ្សានៅក្រសួងសេដ្ឋកិច្ច និងហិរញ្ញវត្ថុ មុននឹងប្តឹងទៅវេទិកាមជ្ឈត្តកម្ម ឬតុលាការលើកលែងតែរឿងព្រហ្មទណ្ឌ។
- ក្រសួងត្រូវធ្វើកំណត់ហេតុអំពីលទ្ធផលនៃការផ្សះផ្សាវិវាទ ដោយមានចុះហត្ថលេខាដោយគូភាគី។
- នីតិវិធីផ្សះផ្សាវិវាទត្រូវកំណត់ដោយអនុក្រឹត្យ ដោយឡែករហូតដល់ទល់ពេលនេះ អនុក្រឹត្យនេះនៅពុំទាន់ចេញជារូបរាងនៅឡើយទេ។

### ១.៣. ក្រមនីតិវិធីរដ្ឋប្បវេណីឆ្នាំ ២០០៦

ក្រមនីតិវិធីរដ្ឋប្បវេណី ត្រូវបានប្រកាសឱ្យប្រើនៅថ្ងៃទី ០៦ ខែ កក្កដា ឆ្នាំ ២០០៦ ដោយព្រះរាជក្រមលេខ នស/ករម/០៧០៦/០២១។ ដោយសារតែច្បាប់ស្តីពីការធានារ៉ាប់រងឆ្នាំ ២០១៤ បានចង្អុលនីតិវិធីនៃការដោះស្រាយវិវាទធានារ៉ាប់រង ទៅកាន់តុលាការ ដូចនេះតុលាការត្រូវអនុវត្តក្រមនីតិវិធីរដ្ឋប្បវេណីដែលជាច្បាប់នីតិវិធីសម្រាប់ដោះស្រាយវិវាទធានារ៉ាប់រងគិតចាប់ពី នីតិវិធីនៃការដាក់ពាក្យបណ្តឹងរហូតដល់ការប្រកាសសាលក្រមស្ថាពរ។

---

[៩] សុទ្ធ សាងបុណ្យ, *សេចក្តីព្រាងច្បាប់ស្តីពីការធានារ៉ាប់រង* (ភ្នំពេញ៖ វិទ្យាស្ថានសភាកម្ពុជា,២០១៤), ៥។

#### ១.៤. ច្បាប់ស្តីពីចរាចរណ៍ផ្លូវគោកឆ្នាំ២០១៥

ច្បាប់ស្តីពីចរាចរណ៍ផ្លូវគោកត្រូវបានប្រកាសឱ្យប្រើនៅថ្ងៃទី ០៩ ខែ មករា ឆ្នាំ ២០១៥ ដោយព្រះរាជក្រមលេខ នស/រកម/០១១៥/០០១។ ហេតុអ្វីបានជាច្បាប់ស្តីពីសារាចរផ្លូវគោកនេះ គ្របដណ្តប់លើវិស័យធានារ៉ាប់រងយានយន្ត? ម្ចាស់យានយន្តត្រូវតែគោរពប្រតិបត្តិតាមច្បាប់ស្តីពីចរាចរណ៍ផ្លូវគោក ក្នុងករណីដែលមានគ្រោះថ្នាក់យានយន្តកើតឡើង គណៈកម្មាធិការដោះស្រាយវិវាទអាចសម្គាល់ថាតើម្ចាស់យានយន្តមានកំហុសឬទេ ដែលការ វិនិច្ឆ័យនេះ គឺសម្រេចដោយផ្អែកលើថាតើម្ចាស់យានយន្តនោះ បានបើកបរដោយបំពានច្បាប់ចរាចរណ៍ដែរឬទេ។

## ផ្នែកទី ២៖ គោលបំណងនៃការធានារ៉ាប់រងយានយន្ត

ប្រទេសជាច្រើននៅលើសកលលោក បានកំណត់ឱ្យពលរដ្ឋទិញសេវាធានារ៉ាប់រងយានយន្តជាកាតព្វកិច្ច។ សម្រាប់បរិបទកម្ពុជា វិស័យធានារ៉ាប់រងទើបតែងើបឡើងជាសន្សឹមៗ ការទិញសេវាធានារ៉ាបរងយានយន្តពុំតម្រូវជាកាតព្វកិច្ចសម្រាប់យានយន្តទាំងអស់នោះទេ។ គោលបំណងរួមនៃការបង្កើតឱ្យមានការធានារ៉ាប់រងលើយានយន្តគឺការបង្កើតឱ្យមានផលប្រយោជន៍ដល់រូបវន្តបុគ្គល និងនីតិបុគ្គលដែលជាអ្នកត្រូវបានធានារ៉ាប់រង ទៅលើការធានាហានិភ័យ (១.១) និងការបង្កើតឱ្យមានសន្តិភាពផ្លូវចិត្ត (១.២)។

#### ១.១. ការធានាហានិភ័យ

ហានិភ័យ សំដៅលើឱកាសដែលអាចខូចខាត ឬ បាត់បង់អ្វីមួយដែលមិនអាចដឹងទុកជាមុនបាន ឬការប្រឈម នឹងគ្រោះអកុសលផ្សេងៗ (ឧ. ការខូតខាត ឬបាត់បង់ទ្រព្យសម្បត្តិ ឬ អាយុជីវិត) ហើយអាចកើតឡើងលើគ្រប់ៗគ្នា ដែលបណ្តាលឱ្យមានផលវិបាកផ្នែកហិរញ្ញវត្ថុ។ ផលប្រយោជន៍នៃការទទួលយកសេវាធានារ៉ាប់រងគឺនៅត្រង់ថាអ្នកត្រូវបានធានារ៉ាប់រងចំណេញពេលវេលា នៅពេលដែលមានគ្រោះថ្នាក់យានយន្តកើតឡើងធ្វើឱ្យប៉ះពាល់ដល់ប្រយោជន៍របស់តតិយជន ក្រុមហ៊ុនធានារ៉ាប់រងជាអ្នកដោះស្រាយជាមួយតតិយជននោះ ក៏ដូចជាសម្របសម្រួលជាមួយខាងសមត្ថកិច្ច ចាត់ចែងជួសជុលយានយន្ត នៅក្នុងកម្រិតជាក់ស្តែងដែលកំណត់នៅក្នុងកិច្ចសន្យាធានារ៉ាប់រង។ កត្តានេះ បានរួមចំណែកក្នុងការកាត់បន្ថយការចំណាយបន្ទាន់របស់អ្នកត្រូវបានធានារ៉ាប់រងដែលអាចធ្វើឱ្យប៉ះពាល់ដល់សេដ្ឋកិច្ចគ្រួសាររបស់ពួកគេ។

#### ១.២. ការបង្កើតឱ្យមានសន្តិភាពផ្លូវចិត្ត

សារៈសំខាន់នៃការទិញសេវាធានារ៉ាប់រងទាំងអស់ មិនត្រឹមតែសេវាធានារ៉ាប់រងលើយានយន្តប៉ុណ្ណោះទេ អ្នកត្រូវបានធានារ៉ាប់រងមានទំនុកចិត្តចំពោះការមិនខាតបង់ហិរញ្ញវត្ថុរបស់ខ្លួន។ ប្រសិនបើមិនមានសេវាធានារ៉ាប់រងទេនោះ ហានិភ័យនៃការបាត់បង់ហិរញ្ញវត្ថុនឹងកើតមាន ព្រោះបុគ្គលខ្លួនឯងត្រូវទទួលខុសត្រូវចំពោះកាតព្វកិច្ចដែលកើតចេញពីអំពើអនីត្យានុកូលនានាដែលបង្កឡើងដោយយានយន្ត។ ផ្ទុយទៅវិញ ប្រសិនបើអ្នក

ត្រូវបានធានារ៉ាប់រង មានគ្រោះថ្នាក់ដោយចៃដន្យណាមួយកើតឡើង ធ្វើឱ្យប៉ះពាល់ដល់តតិយជន ឬ យានយន្ត ដែលជាកម្មវត្ថុនៃការធានារ៉ាប់រងត្រូវបានខូចខាត ក្រុមហ៊ុនធានារ៉ាប់រងជាអ្នកទទួលខុសត្រូវនូវការខូចខាតទាំងអស់ទៅតាមទំហំដែលបានកំណត់នៅក្នុងកិច្ចសន្យាធានារ៉ាប់រង។ ដូចនេះ ក្តីបារម្ភរបស់អ្នកត្រូវបានធានារ៉ាប់រងក្នុងការគ្រប់គ្រងហិរញ្ញវត្ថុ ក៏ត្រូវបានកាត់បន្ថយ។

## ផ្នែកទី ៣៖ ប្រភេទយានយន្តដែលត្រូវមានការធានារ៉ាប់រងយានយន្ត

ដើម្បីជាមូលដ្ឋានក្នុងការស្វែងយល់ពីប្រភេទយានយន្តដែលច្បាប់តម្រូវឱ្យទិញសេវាធានារ៉ាប់រង គប្បីយល់ពីពាក្យថាយានយន្តជាមុនសិន។ តាមវចនានុក្រមសម្តេចសង្ឃរាជ ជួន ណាត «យានយន្ត» មកពីពាក្យ «យាន» ដែលមានន័យថា យានជំនិះ យានសម្រាប់ជិះ និងពាក្យ «យន្ត» ដែលមានន័យថា គ្រឿងប្រដាប់ដែលកម្រើកបានដោយកម្លាំងចក្រប្រកបគ្នា យន្តដេរ យន្តហោះ ថ្មេរយន្ត រថយន្ត កម្លាំងយន្ត។ ដូចនេះ តាមន័យអក្សរសាស្ត្រ «យានយន្ត» មានន័យថា យានជំនិះដែលប្រើប្រាស់ម៉ាស៊ីន គ្រឿងចក្រដើម្បីធ្វើការបម្លាស់ទី។

បើយោងតាមច្បាប់ស្តីពីការធានារ៉ាប់រងឆ្នាំ ២០១៤ **«យានយន្ត»** គឺសំដៅលើយានដែលធ្វើចរាចរណ៍ដោយម៉ាស៊ីន ទោះលើផ្លូវគោកក្តី និងផ្លូវទឹកក្តី។[10] ការឱ្យនិយមន័យដោយ **យានយន្ត** យោងទៅតាមច្បាប់ស្តីពីការធានារ៉ាប់រង មានភាពខុសប្លែកពីច្បាប់ស្តីពីចរាចរណ៍ផ្លូវគោក ដែលឱ្យនិយមន័យទៅលើពាក្យ «យានយន្ត» ថា ជាយានគ្រប់ប្រភេទដែលធ្វើចរាចរណ៍នៅលើផ្លូវថ្នល់តែប៉ុណ្ណោះ គឺមិនរាប់បញ្ចូលចំពោះ យានដែលធ្វើចរាចរណ៍នៅលើផ្លូវទឹកនោះឡើយ។[11] ការកំណត់និយមន័យនៃពាក្យយានយន្ត ដោយមិនរាប់បញ្ចូលយានតាមផ្លូវទឹកបែបនេះ ដោយសារតែវិសាលភាពនៃច្បាប់ស្តីពីចរាចរណ៍ផ្លូវគោក គឺគ្របដណ្តប់ត្រឹមតែរាល់សកម្មភាពទាំងឡាយណាដែលពាក់ព័ន្ធនឹងចរាចរណ៍ផ្លូវគោកនៅក្នុងព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជាតែប៉ុណ្ណោះ។[12]

ទោះជាយ៉ាងណាក៏ដោយ និយមន័យនៃពាក្យថា **«យានយន្ត»** តាមការកំណត់ក្នុងមាត្រា៤ នៃច្បាប់ស្តីពីធានារ៉ាប់រង ឬក៏ច្បាប់ស្តីពីចរាចរណ៍ផ្លូវគោក ឬតាមន័យអក្សរសាស្ត្រ វានៅមិនទាន់មានភាពគ្រប់ជ្រុងជ្រោយ ដើម្បីអាចធ្វើការស្វែងយល់ឱ្យបានស៊ីជម្រៅទៅលើ យានយន្តដែលច្បាប់តម្រូវឱ្យមានការទិញសេវាធានារ៉ាប់រង នៅឡើយទេ។ ដោយឡែកច្បាប់ស្តីពីការធានារ៉ាប់រងឆ្នាំ ២០១៤ ក៏បានចង្អុលបង្ហាញទៅកាន់អនុក្រឹត្យដែល

[10] មាត្រា ៤ នៃច្បាប់ស្តីពីធានារ៉ាប់រង។

[11] មាត្រា ៤ នៃច្បាប់ស្តីពីចរាចរណ៍ផ្លូវគោក, លេខនស/រកម/០១១៥/០០១, ០៩ ខែ មករា ឆ្នាំ ២០១៥, នឹងត្រូវបានហៅជាបន្តទៀតថា«ច្បាប់ស្តីពីចរាចរណ៍ផ្លូវគោក»។

[12] មាត្រា ៣ នៃច្បាប់ស្តីពីធានារ៉ាប់រង។

កំណត់ពីប្រភេទយានយន្តដែលត្រូវតែមានការធានារ៉ាប់រងជាកាតព្វកិច្ចផងដែរ[13] ដែលចំណុចនេះនឹងត្រូវបានបកស្រាយជាបន្តទៅទៀតនេះ។

#### ៣.១. ប្រភេទយានយន្តតម្រូវឱ្យមានកាតព្វកិច្ចធានារ៉ាប់រងភារៈលើតតិយជន

ចាប់តាំងពីឆ្នាំ ២០០២មកម្ល៉េះ ពោលមុនការបង្កើតច្បាប់ស្តីពីធានារ៉ាប់រងឆ្នាំ ២០១៤ ប្រកាសអន្តរក្រសួងរវាងក្រសួងសេដ្ឋកិច្ច និងហិរញ្ញវត្ថុ ក្រសួងសាធារណការ និងដឹកជញ្ជូន ក្រសួងទេសចរណ៍ និងក្រសួងមហាផ្ទៃ ស្តីពី **កាតព្វកិច្ចធានារ៉ាប់រងភារៈទទួលខុសត្រូវ យានយន្ត ឬ ធានារ៉ាប់រងតតិយជន** លេខ ៦៥៣ ប្រក. សហវ. សក. ទច.មផ ចុះថ្ងៃទី ១៦ ខែ តុលា ឆ្នាំ ២០០២ បានកំណត់ជាស្រេចនូវប្រភេទយានយន្តដែលច្បាប់តម្រូវឱ្យមានធានារ៉ាប់រងលើយានយន្ត ដើម្បីបំពេញកាតព្វកិច្ចធានារ៉ាប់រងលើតតិយជន ក្នុងករណីមានគ្រោះថ្នាក់កើតឡើងនៅក្នុងព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា។ មាត្រា ២ នៃប្រកាសដដែលនេះ បានកំណត់ថា ប្រភេទយានយន្តដែលត្រូវបំពេញកាតព្វកិច្ចធានារ៉ាប់រងលើតតិយជន រួមមានៈ

- យានយន្តគ្រប់ប្រភេទដែលធ្វើអាជីវកម្មដឹកជញ្ជូនទំនិញ ដឹកជញ្ជូនអ្នកដំណើរ ដឹកជញ្ជូនភ្ញៀវទេសចរណ៍នៅក្នុងព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា
- យានយន្តគ្រប់ប្រភេទដែលជាកម្មសិទ្ធិរបស់ក្រុមហ៊ុន សហគ្រាស រោងចក្រ
- យានយន្តរបស់អង្គការក្រៅរដ្ឋាភិបាល អង្គការអន្តរជាតិ និងសមាគមនានា
- ឧបករណ៍លាយស៊ីម៉ង់ត៍ ដែលធ្វើចលនាផ្លាស់ប្តូរទីកន្លែងដោយម៉ាស៊ីនផ្ទាល់ ឬ ដោយអូសសណ្តោង
- ត្រីចក្រយានយន្តដែលប្រើប្រាស់សម្រាប់ធ្វើអាជីវកម្មដឹកជញ្ជូនទំនិញឬដឹកជញ្ជូនអ្នកដំណើរ។

#### ៣.២. ប្រភេទយានយន្តដែលតម្រូវឱ្យមានកាតព្វកិច្ចធានារ៉ាប់រងភារៈលើការដឹកជញ្ជូនអ្នកដំណើរ

ចំពោះប្រភេទយានយន្តដែលតម្រូវឱ្យមានកាតព្វកិច្ចធានារ៉ាប់រងលើការដឹកជញ្ជូនអ្នកដំណើរ យោងតាមប្រកាសអន្តរក្រសួងរវាងក្រសួងសេដ្ឋកិច្ច និងហិរញ្ញវត្ថុ ក្រសួងសាធារណការ និងដឹកជញ្ជូន ក្រសួងទេសចរណ៍ និងក្រសួងមហាផ្ទៃ **ស្តីពីកាតព្វកិច្ចធានារ៉ាប់រងការដឹកជញ្ជូនអ្នកដំណើរ** លេខ ៦៥៤ ប្រក.សហវ. សក.ទច.មផ ចុះថ្ងៃទី ១៦ ខែ តុលា ឆ្នាំ ២០០២ ពុំបានកំណត់ពីប្រភេទយានយន្តដែលតម្រូវឱ្យមានការធានារ៉ាប់រងឱ្យជាក់លាក់នោះទេ។ តាមរយៈប្រការ ២ នៃប្រកាសដដែលនេះ បានកំណត់ថា មធ្យោបាយដឹកជញ្ជូនអ្នកដំណើរគ្រប់ប្រភេទ ដែលមានលិខិតអនុញ្ញាតឱ្យធ្វើអាជីវកម្មដឹកជញ្ជូនអ្នកដំណើរនៅក្នុងព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា ត្រូវមានការធានារ៉ាប់រងលើភារៈទទួលខុសត្រូវចំពោះអ្នកដំណើររបស់ខ្លួន។

[13] មាត្រា ៣៣ នៃច្បាប់ស្តីពីធានារ៉ាប់រង។

ដូចនេះតើឃ្លា **«មធ្យោបាយដឹកជញ្ជូនអ្នកដំណើរគ្រប់ប្រភេទ»** ខាងលើនេះសំដៅទៅលើមធ្យោបាយដឹកជញ្ជូនប្រភេទណាខ្លះ?

ពាក់ព័ន្ធនឹងការកំណត់ពី **«ប្រភេទយានយន្ត ឬមធ្យោបាយដឹកជញ្ជូនអ្នកដំណើរគ្រប់ប្រភេទ»** ក្រសួងសាធារណការ នឹងដឹកជញ្ជូនបានចេញសារាចរណែនាំ ស្តីអំពី **កាតព្វកិច្ចធានារ៉ាប់រងភារៈកិច្ចទទួលខុសត្រូវយានយន្ត ឬ ធានារ៉ាប់រងតតិយជន និង កាតព្វកិច្ចធានារ៉ាប់រងការដឹកជញ្ជូនអ្នកដំណើរ** កំណត់អំពីប្រភេទយានយន្តដែលត្រូវបំពេញកាតព្វកិច្ចធានារ៉ាប់រងការដឹកជញ្ជូនអ្នកដំណើរសម្រាប់គ្រោះថ្នាក់ដែលកើតមានឡើងនៅក្នុងព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជាមានះ

- រថយន្តដឹកជញ្ជូនអ្នកដំណើរគ្រប់ប្រភេទ
- រថយន្តដឹកភ្ញៀវទេសចរណ៍
- រថយន្តដឹកសិស្ស
- រថយន្តដឹកកម្មករ-កម្មការិនីរបស់ក្រុមហ៊ុន រោងចក្រ ឬ សហគ្រាស
- ត្រីចក្រយានយន្តដឹកជញ្ជូនអ្នកដំណើរ។

យោងតាមប្រកាស និងសារាចរណែនាំខាងលើ ពុំមានឡើយឃ្លាដែលចែងអំពីកាតព្វកិច្ចធានារ៉ាប់រងសម្រាប់យានយន្តផ្ទាល់ខ្លួន។ ដូចនេះតើវាជាកាតព្វកិច្ចឬទេ សម្រាប់ម្ចាស់យានយន្តឯកជនផ្ទាល់ខ្លួនក្នុងការមានធានារ៉ាប់រងលើយានយន្ត? ច្បាប់មិនបានចែង ចងជាកាតព្វកិច្ចឱ្យម្ចាស់យានយន្តផ្ទាល់ខ្លួន ត្រូវតែទិញការធានារ៉ាប់រងលើយានយន្ត ពោលគឺអាស្រ័យលើ ការយល់ឃើញ និងឆន្ទៈរបស់ម្ចាស់យានយន្តថាចង់ទិញសេវាធានារ៉ាប់រង ឬក៏ចង់ដោះស្រាយដោយខ្លួនឯងនៅពេលដែលគ្រោះថ្នាក់មកដល់។ មូលហេតុដែលគួរតែពិចារណានោះ គឺដោយសារតែយានយន្តផ្ទាល់ខ្លួនបម្រើប្រយោជន៍ដល់បុគ្គលដែលជាម្ចាស់ប៉ុណ្ណោះ ខណៈពេលដែលយានយន្តដូចមានចែងនៅក្នុងប្រកាស និងសារាចរណែនាំខាងលើនេះមិនត្រឹមតែបម្រើប្រយោជន៍ដល់ម្ចាស់នោះទេ គឺថែមទាំងជាប្រយោជន៍ដល់អតិថិជន (អ្នកធ្វើដំណើរជាមួយ) ព្រមទាំងបង្កផលប៉ះពាល់ដល់ពួកគេនៅពេលដែលមានគ្រោះថ្នាក់កើតឡើង។ យើងក៏សង្កេតឃើញថា ដោយមើលឃើញអំពីអត្ថប្រយោជន៍នៃការប្រើប្រាស់សេវាធានារ៉ាប់រងយានយន្ត មានម្ចាស់យានយន្តឯកជនផ្ទាល់ខ្លួនជាច្រើន បានសម្រេចចិត្តទិញសេវាធានារ៉ាប់រងលើយានយន្តនេះ បើទោះបីជាច្បាប់មិនបានតម្រូវជាកាតព្វកិច្ចសម្រាប់ពួកគាត់ក៏ដោយ។

**ផ្នែកទី ៤៖ ប្រភេទនៃការធានារ៉ាប់រងយានយន្ត**

ប្រភេទនៃការធានារ៉ាប់រងលើយានយន្ត គឺសំដៅលើកញ្ចប់នៃការធានារ៉ាប់រងលើយានយន្ត ដែលកញ្ចប់នេះអាចមានលក្ខណៈខុសគ្នាពីក្រុមហ៊ុនធានារ៉ាប់រងមួយទៅក្រុមហ៊ុនធានារ៉ាប់រងមួយទៀត។ ទោះជា

យ៉ាងនេះក្តី គេអាចទាញយកលក្ខណៈទូទៅនៃប្រភេទធានារ៉ាប់រងនេះជាពីរធំ គឺ (៣.១) ការធានារ៉ាប់រងកាតព្វកិច្ចសំណងលើតតិយជន ឬជាភាសាអង់គ្លេស Third Party Liability និង(៣.២) ការធានារ៉ាប់រងលើយានយន្តបែបជម្រើស។

#### ៤.១. ការធានារ៉ាប់រងកាតព្វកិច្ចសំណងលើតតិយជន

ការធានារ៉ាប់រងសំណងលើតតិយជន គឺជាការធានារ៉ាប់រងកាតព្វកិច្ចដែលអ្នកត្រូវបានធានារ៉ាប់រង ត្រូវតែមានជាអាទិភាព មុននឹងឈានទៅដល់ជម្រើសកញ្ចប់ធានារ៉ាប់រងផ្សេងទៀត។ ការធានារ៉ាប់រងនេះ គឺធ្វើឡើងដើម្បីធានានូវការសងដល់ជនរងគ្រោះដែលជាតតិយជន ឬទ្រព្យសម្បត្តិរបស់តតិយជននោះ។ នៅពេលមានគ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍កើតឡើងដែលបណ្តាលមកពីយានយន្តរបស់អ្នកត្រូវបានធានារ៉ាប់រង ក្រុមហ៊ុនធានារ៉ាប់រងគឺជាអ្នកទទួលខុសត្រូវជួសឱ្យអ្នកត្រូវបានធានារ៉ាប់រង ដែលការទទួលខុសត្រូវនេះធ្វើឡើងទៅតាមទំហំនៃការទទួលខុសត្រូវនៅក្នុងកិច្ចសន្យាធានារ៉ាប់រង។ ចំពោះប្រភេទនៃការសង គឺអាស្រ័យលើទំហំ និងប្រភេទនៃការខូចខាតដូចខាងក្រោម៖

- ការសងសំណងលើទ្រព្យសម្បត្តិរបស់តតិយជន៖ អាចជាការជួសជុល យានយន្តរបស់ជនរងគ្រោះ ឬឈានទៅដល់ការទិញថ្មីប្រសិនបើមានការខូចខាតធ្ងន់ធ្ងរមិនអាចជួសជុលបាន ឬក៏ការសងទៅលើទ្រព្យសម្បត្តិ ដែលរងការខូចខាតជាក់ស្តែងរបស់តតិយជន រួមមានរបងផ្ទះ តូបកាហ្វេ ហាងបាយជាដើម
- ការសងលើរបួសរូបរាងកាយរបស់តតិយជនដែលជាជនរងគ្រោះ
- ការសងសំណងលើការស្លាប់របស់ជនរងគ្រោះ។

ការធានារ៉ាប់រងយានយន្តប្រភេទនេះ គឺផ្តល់ផលប្រយោជន៍ដល់អ្នកត្រូវបានធានារ៉ាប់រងក្នុងការចេញសំណងរដ្ឋប្បវេណីទៅដល់តតិយជន នៅពេលដែលមានគ្រោះថ្នាក់កើតឡើងប៉ុណ្ណោះ។ ប្រសិនបើអ្នកត្រូវបានធានារ៉ាប់រង ចង់បានសេវានៃការចេញថ្លៃសងពីក្រុមហ៊ុនធានារ៉ាប់រងមកលើការខូចខាតរបស់ខ្លួនក្នុងនាមខ្លួនជាជនរងគ្រោះ អ្នកត្រូវបានធានារ៉ាប់រងអាចពិចារណាលើប្រភេទនៃការធានារ៉ាប់រងមួយប្រភេទទៀតដែលជាជម្រើសទីពីរ គឺការធានារ៉ាប់រងបែបជម្រើស ដែលនឹងត្រូវបកស្រាយនៅចំណុចបន្ទាប់។

#### ៤.២. ការធានារ៉ាប់រងយានយន្តបែបជម្រើស

ការធានារ៉ាប់រងយានយន្តប្រភេទនេះ គឺមិនតម្រូវជាកាតព្វកិច្ចដូចការធានារ៉ាប់រងសំណងលើតតិយជននោះទេ។ ម្ចាស់យានយន្តអាចធ្វើការជ្រើសយកជម្រើសនេះបានបន្ថែមពីការធានារ៉ាប់រងសំណងលើតតិយជន។

នៅពេលមានគ្រោះថ្នាក់យានយន្តកើតឡើង អ្នកត្រូវបានធានារ៉ាប់រងអាចទទួលបានសំណងទៅតាមទំហំនៃការខូចខាត និងតាមការព្រមព្រាងនៅក្នុងកិច្ចសន្យាធានារ៉ាប់រងពីក្រុមហ៊ុនធានារ៉ាប់រងដូចខាងក្រោម៖

- Own Damages: ការទទួលបានសំណងលើការជួសជុលយានយន្តរបស់អ្នកត្រូវបានធានារ៉ាប់រង ឬឈានទៅដល់ការទិញយានយន្តថ្មីដែលជាកម្មវត្ថុនៃកិច្ចសន្យាធានារ៉ាប់រង
- Authorized Driver: ការទទួលបានសំណងលើការព្យាបាលរបួស ឬ ពិការអចិន្ត្រៃយ៍ ឬ ការបាត់បង់ជីវិត
- Passenger Liability: ការទទួលបានសំណងសម្រាប់អ្នកធ្វើដំណើរជាមួយ។

ត្រង់ចំណុចនេះ មានសេណារីយ៉ូពីរ ដែលគួរតែត្រូវបានបំភ្លឺឲ្យបានច្បាស់លាស់ ដោយផ្នែកទី១ គឺមានតតិយជន ជាជនបង្កព្យសនកម្មគ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍ណាមួយចំពោះអតិថិជនដែលជាភាគីនៃកិច្ចសន្យាជាមួយក្រុមហ៊ុនធានារ៉ាប់រង នោះក្រុមហ៊ុនធានារ៉ាប់រង នឹងមានសិទ្ធិជាតំណាងឲ្យអតិថិជន ក្នុងការទាមទារសំណងនៃការខូចខាតជាក់ស្តែងតាមផ្លូវច្បាប់ដែលកើតឡើងពីព្យសនកម្មនោះចំពោះយានយន្តដែលជាកម្មវត្ថុនៃកិច្ចសន្យា ឬរបួសស្នាមលើរូបរាងកាយរបស់អតិថិជន ប៉ុន្តែមិនមានកាតព្វកិច្ចតំណាងអតិថិជនក្នុងការទាមទារសំណងជំងឺចិត្ត ឬប្តឹងតតិយជនពីបទល្មើសព្រហ្មទណ្ឌនៅក្នុងករណីបទល្មើសចរាចរណ៍នោះទេ។ ផ្នែកទី២ កើតឡើងចំពោះករណីដែលតតិយជនមិនមានលទ្ធភាពក្នុងការផ្តល់សំណង ឬបានរត់គេចពីការទទួលខុសត្រូវក្រោយពីបង្កគ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍មកលើអតិថិជនដែលជាភាគីនៃកិច្ចសន្យាជាមួយក្រុមហ៊ុនធានារ៉ាប់រង ប្រសិនបើអតិថិជនបានព្រមព្រៀងទិញកញ្ចប់បែបជម្រើស នោះក្រុមហ៊ុនធានារ៉ាប់រង នឹងបំពេញកាតព្វកិច្ចតាមកិច្ចសន្យារបស់ខ្លួន តាមរយៈការទូទាត់សំណងទៅលើការជួសជុលយានយន្តរបស់អតិថិជន និង/ឬ ផ្តល់សំណងទៅលើរបួសស្នាម របស់អតិថិជននៅពេលអតិថិជនបានបំពេញបែបបទទាមទារសំណង និងបំពេញតាមល័ក្ខខ័ណ្ឌតម្រូវរបស់ក្រុមហ៊ុនធានារ៉ាប់រង។

# ជំពូកទី ២
# កិច្ចសន្យាធានារ៉ាប់រងយានយន្ត

ការស្គាល់ពីនិយមន័យ អ្វីទៅជាកិច្ចសន្យា និងអ្វីទៅជាការធានារ៉ាប់រងលើយានយន្ត ជាមូលដ្ឋានដំបូងដែលគួរស្វែងយល់ និងពិចារណា មុនឈានដល់ការឱ្យនិយមន័យ អ្វីទៅជាកិច្ចសន្យាធានារ៉ាប់រងយានយន្ត។ កិច្ចសន្យា គឺជាកិរិយាដែលបុគ្គលពីរនាក់ ឬច្រើននាក់មានឆន្ទៈត្រូវរូវគ្នាក្នុងការបង្កើត កែប្រែ ឬរំលត់នូវកាតព្វកិច្ច។[14] ការធានារ៉ាប់រង គឺជាការធ្វើកិច្ចសន្យាធានារ៉ាប់រងដែលនៅក្នុងនោះ អ្នកត្រូវបានធានារ៉ាប់រងត្រូវបង់បុព្វលាភធានារ៉ាប់រងទៅឱ្យក្រុមហ៊ុនធានារ៉ាប់រង ហើយក្រុមហ៊ុនធានារ៉ាប់រងត្រូវធ្វើសំណងដល់ការខូចខាត ឬការបាត់បង់ទ្រព្យសម្បត្តិដែលបង្កឡើងដោយហេតុការណ៍គ្រោះថ្នាក់ ឬក៏ធ្វើសំណងនៅពេលដែលអ្នកត្រូវបានធានារ៉ាប់រងឈានដល់ដំណាក់កាលណាមួយដែលភាគីទាំងពីរ (ក្រុមហ៊ុនធានារ៉ាប់រង និងអ្នកដែលត្រូវបានធានារ៉ាប់រង) បានព្រមព្រៀងគ្នា ដូចមានចែងក្នុងកិច្ចសន្យាធានារ៉ាប់រង។[15] យោងតាមនិយមន័យនៃពាក្យនីមួយៗ **កិច្ចសន្យាធានារ៉ាប់រងយានយន្ត** គឺជាការព្រមព្រៀងរវាងក្រុមហ៊ុនធានារ៉ាប់រង និងអ្នកដែលត្រូវបានធានារ៉ាប់រង (រូបវន្តបុគ្គល ឬនីតិបុគ្គលដែលជាម្ចាស់យានយន្ត)[16] ដែលតាមរយៈកិច្ចសន្យានេះ អ្នកដែលត្រូវបានធានារ៉ាប់រងយល់ព្រមបង់នូវបុព្វលាភធានារ៉ាប់រងលើយានយន្ត ហើយក្រុមហ៊ុនធានារ៉ាប់រងយល់ព្រមទទួលយកហានិភ័យជាក់លាក់ណាមួយដែលចែងក្នុងកិច្ចសន្យា។ ទាញចេញពីនិយមន័យនេះ ភាគីនៃកិច្ចសន្យាធានារ៉ាប់រងយានយន្តមាន ក្រុមហ៊ុនធានារ៉ាប់រង និងអ្នកដែលត្រូវបានធានារ៉ាប់រង។ យោងតាមការកំណត់និយមន័យក្នុងមាត្រា ៤ នៃច្បាប់ស្តីពីធានារ៉ាប់រងឆ្នាំ ២០១៤ ក្រុមហ៊ុនធានារ៉ាប់រង សំដៅដល់ក្រុមហ៊ុនធានារ៉ាប់រងអាយុជីវិត ក្រុមហ៊ុនធានារ៉ាបរងទូទៅ ក្រុមហ៊ុនធានារ៉ាប់រងខ្នាតតូច និងក្រុមហ៊ុនធានារ៉ាប់រងបន្ត។ ចំណែកឯ «អ្នកត្រូវបានធានារ៉ាប់រង» វិញ គឺជារូបវន្តបុគ្គល ឬនីតិបុគ្គលដែលទិញប័ណ្ណសន្យារ៉ាប់រង ក្នុងករណីមួយចំនួនអាចជាម្ចាស់ប័ណ្ណសន្យារ៉ាប់រងផង និងអាចជាអ្នកត្រូវបានធានារ៉ាប់រង។

ជាគោលការណ៍ កិច្ចសន្យាដែលត្រូវបង្កើតឡើង ដោយការព្រមព្រៀងរបស់ភាគី កិច្ចសន្យានោះមានអានុភាពទៅលើតែភាគីតែប៉ុណ្ណោះ មិនមានការប៉ះពាល់ដល់តតិយជនឡើយ។ ដោយឡែក ចំពោះកិច្ចសន្យាធានារ៉ាប់រង ផ្តល់ឱ្យតតិយជននូវសិទ្ធិទាមទារប្រាក់សំណងស្របពេលដែលកិច្ចសន្យាធានារ៉ាប់រងនោះត្រូវបាន

[14] មាត្រា ៣១១ នៃក្រមរដ្ឋប្បវេណី, លេខ នស/រកម/១២០៧/០៣០,០៨ ធ្នូ ២០០៧,នឹងត្រូវបានហៅជាបន្តទៀតថា «ក្រមរដ្ឋប្បវេណី»។
[15] មាត្រា ៤ នៃច្បាប់ស្តីពីធានារ៉ាប់រង។
[16] មាត្រា ៣៣ នៃច្បាប់ស្តីពីធានារ៉ាប់រង។

បង្កើតឡើង នោះកិច្ចសន្យាធានារ៉ាប់រង គឺជាកិច្ចសន្យាដែលធ្វើឡើងសម្រាប់តតិយជន។[17] នៅក្នុងករណីនេះ តតិយជនមិនមែនជាភាគីនៃកិច្ចសន្យាទេ តែគ្រាន់តែមានសិទ្ធិទាមទារសំណងដែលកើតចេញពីកិច្ចសន្យានោះប៉ុណ្ណោះ។ ពាក់ព័ន្ធនឹងចំណុចនេះ មានចំណោទមួយបានចោទឡើងថា ប្រសិនបើកិច្ចសន្យាធានារ៉ាប់រង ជាកិច្ចសន្យាធ្វើឡើងសម្រាប់ តតិយជន តើអត្ថិភាពនៃតតិយជន ឬ អ្នកទទួលផលប្រយោជន៍ កើតឡើងនៅពេលណា? មុនពេល ស្របពេល ឬ ក្រោយពេលនៃការបង្កើតកិច្ចសន្យា? ជាទស្សនទានគតិយុត្ត មាត្រា ៣៨០ នៃក្រមរដ្ឋប្បវេណីឆ្នាំ ២០០៧ ដែលបានចែងអំពីអ្នកទទួលផលប្រយោជន៍ថា «នៅពេលធ្វើកិច្ចសន្យាមិនចាំបាច់មានអត្ថិភាពអ្នកទទួលផលប្រយោជន៍ឡើយ ប្រសិនបើល័ក្ខខ័ណ្ឌដើម្បីកំណត់អ្នកទទួលផលប្រយោជន៍នោះមានភាពច្បាស់លាស់»។ នៅក្នុងករណីដែលមានគ្រោះថ្នាក់កើតឡើង ហើយធ្វើឱ្យប៉ះពាល់ដល់តតិយជន តតិយជននោះមានសិទ្ធិទទួលផលប្រយោជន៍តាមរយៈការតតាំងជាមួយម្ចាស់យានយន្ត ហើយម្ចាស់យានយន្តត្រូវជូនដំណឹងទៅក្រុមហ៊ុនធានារ៉ាប់រងដើម្បីឱ្យក្រុមហ៊ុនធានារ៉ាប់រងនោះទទួលខុសត្រូវលើព្យសនកម្មផ្នែករដ្ឋប្បវេណីទៅតាមការកំណត់នៅក្នុងកិច្ចសន្យារវាងក្រុមហ៊ុនធានារ៉ាប់រង និងម្ចាស់យានយន្ត។

គ្រប់កិច្ចសន្យាទាំងអស់ ដោយរាប់បញ្ចូលទាំងកិច្ចសន្យាធានារ៉ាប់រងលើយានយន្តផងដែរត្រូវគោរពលើគោលការណ៍នៃការបង្កើតកិច្ចសន្យា (ផ្នែកទី១) ដើម្បីធ្វើឱ្យកិច្ចសន្យានោះមានអានុភាព (ផ្នែកទី២) ហើយកិច្ចសន្យាធានារ៉ាប់រងនេះទៀតសោតក៏ត្រូវតែគោរពនូវគោលការណ៍ជាក់លាក់មួយចំនួនដើម្បីរលត់ទៅវិញ (ផ្នែកទី៣)។

## ផ្នែកទី ១៖ ល័ក្ខខ័ណ្ឌនៃការបង្កើតកិច្ចសន្យាធានារ៉ាប់រងយានយន្ត

ដើម្បីឱ្យកិច្ចសន្យាមានសុពលភាព និងមានអានុភាពស្របច្បាប់ កិច្ចសន្យានោះត្រូវតែបង្កើតឡើងដោយគោរពទៅលើមូលដ្ឋានចម្បងចំនួនពីរ គឺ ល័ក្ខខ័ណ្ឌសុពលភាព (១) និង ល័ក្ខខ័ណ្ឌទម្រង់ (២)។

### ១.១. ល័ក្ខខ័ណ្ឌសុពលភាព

ល័ក្ខខ័ណ្ឌសុពលភាព ត្រូវបានបំពេញ កាលណាសំណើ និងស្វីការនៃកិច្ចសន្យាត្រូវគ្នា[18] តាមរយៈជំនួបនៃឆន្ទៈរបស់ភាគីដោយផ្អែកទៅលើកម្មវត្ថុមួយច្បាស់លាស់ហើយអាចអនុវត្តបាន មិនផ្ទុយនឹងបទបញ្ញត្តិច្បាប់ជាធរមាន។ ការព្រមព្រៀងក្នុងកិច្ចសន្យា គឺជាឆន្ទៈរបស់ភាគីនៃកិច្ចសន្យានោះ ក្នុងការចុះកិច្ចសន្យា ឬ ឆន្ទៈក្នុងការបង្កើតឱ្យមានអានុភាពគតិយុត្តនៃកិច្ចសន្យា ពោលគឺទទួលយកសិទ្ធិ និងកាតព្វកិច្ចដែលកើតចេញពីកិច្ចសន្យានោះ។ ជាគោលការណ៍ ការព្រមព្រៀងកើតឡើងដោយសារតែមានជំនួបរវាងឆន្ទៈរបស់ភាគី ឬភាព

[17] សេចក្តីកំណត់ក្រុម, គន្លឹទី ៤, ទំព័រ៩២។

[18] មាត្រា ៣៣៦ នៃក្រមរដ្ឋប្បវេណី។

ស៊ីចង្វាក់គ្នានៃការចរចារបស់ភាគី ឬក៏អាចនិយាយបានម្យ៉ាងទៀតថា ការព្រមព្រៀងកើតឡើងនៅពេលដែលសំណើច្បាស់លាស់ដែលស្នើឡើងដោយភាគីម្ខាង ត្រូវបានទទួលយកតាមរយៈស្វីការពេញលេញរបស់ភាគីម្ខាងទៀតនៃកិច្ចសន្យា។ ការព្រមព្រៀង ត្រូវតែធ្វើឡើងដោយពិតប្រាកដ ដោយសេរី បើកាលណាមានវិការៈក្នុងការសម្រេចចិត្តរបស់ក្រុមហ៊ុនធានារ៉ាប់រង និងអ្នកត្រូវបានធានារ៉ាប់រង វានឹងធ្វើឱ្យប៉ះពាល់ដល់អានុភាពនៃកិច្ចសន្យានោះ។

**១.១.១. ជំនួបនៃឆន្ទៈ**

ជំនួបនៃឆន្ទៈកើតឡើងនៅពេលដែល សំណើ (១.១.១.១) និងស្វីការ (១.១.១.២)ត្រូវគ្នា។

**១.១.១.១. សំណើ**

សំណើ គឺជាការសុំបង្កើតកិច្ចសន្យា ដែលធ្វើឡើងដោយមានឆន្ទៈភ្ជាប់ខ្លួនជាមួយនឹងចំណងគតិយុត្តក្នុងករណីដែលមានស្វីការរបស់ភាគីម្ខាងទៀតចំពោះសំណើនេះ។[19] សំណើ ត្រូវមានអានុភាពនៅពេលដែលសំណើនោះបានដល់ភាគីម្ខាងទៀត។ ប្រសិនបើដំណឹងអំពីការដកសំណើ បានទៅដល់ភាគីម្ខាងទៀត នៅពេលព្រមគ្នា នឹងពេលដែលសំណើទៅដល់ ឬមុនពេលទៅដល់ នោះអានុភាពនៃសំណើមិនត្រូវបានបង្កើតឡើងនោះទេ។

ដូចនេះ បុគ្គល (នីតិបុគ្គល ឬ រូបវន្តបុគ្គលក្នុងនាមជាអតិថិជនរបស់ក្រុមហ៊ុនធានារ៉ាប់រង) ដែលមានបំណងចង់ទិញគម្រោងធានារ៉ាប់រងយានយន្តណាមួយដែលខ្លួនពេញចិត្ត ត្រូវបំពេញពាក្យស្នើសុំ[20] ឬ ទម្រង់បែបបទស្នើសុំធានារ៉ាប់រងយានយន្ត ដើម្បីឱ្យក្រុមហ៊ុនធានារ៉ាប់រងទទួលយកនូវសំណើនោះ។ បុគ្គលដែលបានបំពេញពាក្យស្នើសុំធានារ៉ាប់រងនេះហៅថា «អ្នកស្នើសុំធានារ៉ាប់រង» មានន័យថា ជារូបវន្តបុគ្គល ឬនីតិបុគ្គលដែលអាចនឹងក្លាយជាអ្នកត្រូវបានធានារ៉ាប់រងនាពេលអនាគតដែលបំពេញ និងចុះហត្ថលេខាលើទម្រង់បែបបទជាលាយលក្ខណ៍អក្សររបស់ក្រុមហ៊ុនធានារ៉ាប់រងអំពីស្ថានភាពផ្ទាល់របស់បុគ្គលនោះ។[21]

**១.១.១.២. ស្វីការ**

ស្វីការ គឺជាការបង្ហាញឆន្ទៈ ដែលអ្នកទទួលសំណើយល់ព្រមចំពោះសំណើនោះ។ អានុភាពនៃស្វីការកើតមាននៅពេលដែលស្វីការនោះបានទៅដល់អ្នកស្នើ។ ដោយឡែក ប្រសិនបើដំណឹងអំពីការដកហូតស្វីការរបស់អ្នកធ្វើស្វីការបានដល់អ្នកស្នើ នៅពេលព្រមគ្នា នឹងពេលស្វីការដល់ ឬ មុនពេលស្វីការដល់ នោះអានុភាព

[19] មាត្រា ៣៣៧ នៃក្រមរដ្ឋប្បវេណី។

[20] សូមមើលចំណុចនៅក្នុងឧបសម្ព័ន្ធ។

[21] មាត្រា ៤ នៃច្បាប់ស្តីពីធានារ៉ាប់រង។

នៃស្ទីការពុំកើតមានឡើយ។[22] គេអាចសម្គាល់ស្ទីការតាមលក្ខណៈពីរយ៉ាង គឺលក្ខណៈច្បាស់លាស់ និងលក្ខណៈស្ងៀមស្ងាត់។ ស្ទីការច្បាស់លាស់ ជាស្ទីការដែលមានទម្រង់ជាលាយលក្ខណ៍អក្សរ ដែលបង្ហាញពីឆន្ទៈយល់ព្រមរបស់អ្នកធ្វើស្ទីការ។ ចំណែកឯស្ទីការដោយការស្ងៀមស្ងាត់ ក៏ជាការយល់ព្រមបង្ហាញឆន្ទៈរបស់អ្នកធ្វើស្ទីការផងដែរ ប៉ុន្តែតាមទម្រង់មិនមែនជាលាយលក្ខណ៍អក្សរ ពោលគឺតាមរយៈធ្វើសញ្ញាកាយវិការយល់ព្រមណាមួយជាដើម។

នៅក្នុងទំនាក់ទំនងកិច្ចសន្យាធានារ៉ាប់រងយានយន្ត ក្រុមហ៊ុនធានារ៉ាប់រងយានយន្តគឺជាអ្នកធ្វើស្ទីការឆ្លើយតបទៅនឹងសំណើ របស់អ្នកស្នើសុំធានារ៉ាប់រង (អតិថិជន)។ ដូចនេះនៅពេលដែលសំណើរបស់អ្នកស្នើសុំធានារ៉ាប់រងបានទៅដល់ក្រុមហ៊ុនធានារ៉ាប់រង នោះក្រុមហ៊ុននឹងធ្វើការត្រួតពិនិត្យ និង ផ្ទៀងផ្ទាត់ព័ត៌មានទាំងឡាយដែលមាននៅក្នុងពាក្យស្នើសុំ ឬ ទម្រង់បែបបទស្នើសុំធានារ៉ាប់រងនោះ ថាតើមានភាពត្រឹមត្រូវ ពេញលេញហើយឬនៅ? ក្នុងករណីដែលព័ត៌មានទាំងនោះគ្រប់គ្រាន់ ត្រឹមត្រូវបំពេញទៅតាមដែលមានចែងនៅក្នុងគោលការណ៍ធានារ៉ាប់រង ក្រុមហ៊ុននឹងយល់ព្រមធ្វើស្ទីការទៅលើសំណើរបស់បុគ្គលនោះ។

### ១.១.២. ការព្រមព្រៀងដោយគ្មានវិការៈ

កិច្ចសន្យាមានអានុភាព នៅពេលការបង្ហាញឆន្ទៈរបស់ភាគីទាំងពីរស្របគ្នាទៅវិញទៅមក។ ដោយឡែកប្រសិនបើ ការព្រមព្រៀងនៃគូភាគីនោះមានវិការៈ ដូចនេះអានុភាពនៃកិច្ចសន្យានោះក៏ពុំបានកើតមានដែរ ហើយនឹងនាំឱ្យមានផលវិបាកគតិយុត្តជាការលុបចោលកិច្ចសន្យាទៅលើកិច្ចសន្យានោះ។[23]ការព្រមព្រៀងដោយគ្មានវិការៈមានន័យថាជាការព្រមព្រៀងទាំងឡាយណាដែលពុំមានវិការៈនាំឱ្យប៉ះពាល់ដល់ការបង្ហាញឆន្ទៈរបស់ភាគីនៃកិច្ចសន្យា។ វិការៈនៃការព្រមព្រៀងមានដូចជា ការភាន់ច្រឡំ ការឆបោក ការគំរាមកំហែង ការបង្ហាញព័ត៌មានមិនពិត ការកេងចំណេញហួសហេតុ ជាដើម។

#### ១.១.២.១. ការភាន់ច្រឡំ

ការភាន់ច្រឡំ មានន័យថាអ្នកបង្ហាញឆន្ទៈ បានបង្ហាញឆន្ទៈដែលមានលក្ខណៈខុសទៅនឹងឆន្ទៈពិតប្រាកដរបស់ខ្លួន ហើយអ្នកបង្ហាញឆន្ទៈនោះក៏ពុំបានដឹងពីភាពខុសគ្នានេះ នៅពេលដែលបង្ហាញឆន្ទៈឡើយ។[24] ការភាន់ច្រឡំ គឺសំដៅលើការភាន់ច្រឡំអំពីចំណុចនៃកិច្ចសន្យាដែលខ្លួនយល់ថាសំខាន់ ឬ ចំណុច

[22] មាត្រា ៣៣៧ នៃក្រមរដ្ឋប្បវេណី។

[23] មាត្រា ៣៤៥ នៃក្រមរដ្ឋប្បវេណី។

[24] ក្រុមការងារនៃអនាគតគ្រូបណ្តុះនៅសាលាភូមិន្ទចៅក្រមនៃរាជបណ្ឌិតសភាវិជ្ជាជីវៈតុលាការ, សេចក្តីពន្យល់ក្រមរដ្ឋប្បវេណី ភាគ ១ និង២ កែសម្រួលការបោះពុម្ពលើកទី ១ ឆ្នាំ ២០១៣, ទំព័រ ១២០, នឹងត្រូវបានហោះជាបន្តថា«សេចក្តីពន្យល់ក្រមរដ្ឋប្បវេណី ភាគ ១និង២»។

ដែលខ្លួនយល់ឃើញថាសំខាន់ក្នុងការបង្កើតកិច្ចសន្យា ហើយភាគីម្ខាងទៀតក៏ស្ថិតនៅក្នុងស្ថានភាពដែលអាចដឹងអំពីភាពសំខាន់នៃចំណុចនេះ និងការភាន់ច្រឡំរបស់អ្នកបង្ហាញឆន្ទៈនោះ។

**១.១.២.២. ការឆបោក**

ការបង្ហាញឆន្ទៈដោយការឆបោកមានន័យថា បុគ្គលណាម្នាក់ ឬ តតិយជន បានធ្វើឱ្យអ្នកបង្ហាញឆន្ទៈមានការភាន់ច្រឡំដោយសារមធ្យោបាយឆបោក ហើយអ្នកបង្ហាញឆន្ទៈ បានបង្ហាញឆន្ទៈរបស់ខ្លួន ដោយខុសពីឆន្ទៈពិតប្រាកដរបស់ខ្លួន ហើយមិនបានដឹងពីភាពខុសគ្នានេះ នៅពេលធ្វើការបង្ហាញឆន្ទៈឡើយ។[25] អានុភាពនៃការបង្ហាញឆន្ទៈដោយការឆបោក គឺអ្នកដែលបង្ហាញឆន្ទៈអាចលុបចោលកិច្ចសន្យានោះបាន។ ដោយឡែកដើម្បីបង្ហាញឱ្យឃើញពីវត្តមាននៃការឆបោកនេះ ត្រូវបំពេញបួនល័ក្ខខ័ណ្ឌដូចខាងក្រោម៖

- ភាគីម្ខាងទៀត ឬ តតិយជនមានគោលបំណងឆបោក
- សកម្មភាពឆបោកនោះ ត្រូវបានទទួលស្គាល់ថាខុសច្បាប់
- អ្នកបង្ហាញឆន្ទៈបានភាន់ច្រឡំ ដោយសារសកម្មភាពឆបោក
- អ្នកបង្ហាញឆន្ទៈបានបង្ហាញឆន្ទៈដោយមានវិការៈដោយសារការភាន់ច្រឡំនោះ។

**១.១.២.៣. ការគំរាមកំហែង**

ការបង្ហាញឆន្ទៈដោយមានការគំរាមកំហែង គឺជាស្ថានភាពមួយដែលអ្នកបង្ហាញឆន្ទៈបានបង្ហាញឆន្ទៈផ្ទុយនឹងគោលបំណងរបស់ខ្លួន ដោយសារមានការភ័យខ្លាចភាគីម្ខាងទៀត ឬ តតិយជន។[26] អានុភាពនៃការបង្ហាញឆន្ទៈដោយសារទទួលរងនូវការគំរាមកំហែង គឺអ្នកបង្ហាញឆន្ទៈនោះអាចលុបចោលកិច្ចសន្យាបាន។[27] ស្ថានភាពនៃការគំរាមកំហែងមានដូចជា៖

- ភាគីម្ខាងទៀត ឬ តតិយជនមានគោលបំណងធ្វើឱ្យអ្នកបង្ហាញឆន្ទៈ ធ្វើការបង្ហាញឆន្ទៈរបស់ខ្លួនដោយមានភាពភ័យខ្លាច។
- សកម្មភាពបង្ខំត្រូវបានទទួលស្គាល់ថាខុសច្បាប់។
- សកម្មភាពបង្ខំធ្វើឱ្យអ្នកបង្ហាញឆន្ទៈខ្លាច។
- អ្នកបង្ហាញឆន្ទៈបានធ្វើការបង្ហាញឆន្ទៈខុសពីឆន្ទៈពិតប្រាកដរបស់ខ្លួនដោយសារការភ័យខ្លាចនោះ។

[25] សេចក្តីពន្យល់ក្រមរដ្ឋប្បវេណី ភាគ ១និង២, ទំព័រ ១២៩។

[26] មាត្រា ៣៥០ នៃក្រមរដ្ឋប្បវេណី។

[27] មាត្រា ៣៥០ នៃក្រមរដ្ឋប្បវេណី ឆ្នាំ ២០០៧។

#### ១.១.២.៤. ព័ត៌មានមិនពិត

ព័ត៌មានមិនពិត សំដៅលើហេតុដែលត្រូវបានលើកឡើងដោយភាគី សម្រាប់ជាមូលដ្ឋាននៅក្នុងការបង្កើតកិច្ចសន្យា គឺខុសពីការពិត។ ប្រសិនបើ អ្នកបង្ហាញឆន្ទៈបានដឹងថា ហេតុនោះមិនមែនជាការពិត ខ្លួនក៏មិនបង្ហាញឆន្ទៈនោះដែរ។[28] អានុភាពនៃការបង្ហាញឆន្ទៈដោយសារព័ត៌មានមិនពិត អ្នកបង្ហាញឆន្ទៈនោះ អាចលុបចោលកិច្ចសន្យានោះបាន។ ស្ថានភាពនៃការបង្ហាញឆន្ទៈដោយព័ត៌មានមិនពិតមានដូចជា៖

- ហេតុដែលភាគីម្ខាងបានលើកឡើងសម្រាប់ជាមូលដ្ឋានក្នុងការបង្កើតកិច្ចសន្យា គឺខុសពីការពិត។
- អ្នកបង្ហាញឆន្ទៈ នឹងមិនធ្វើការបង្ហាញឆន្ទៈនោះទេ ប្រសិនបើខ្លួនដឹងថាហេតុនោះមិនមែនជាការពិត។
- ភាគីម្ខាងទៀតមិនបានដឹងថាហេតុដែលខ្លួនបានបង្ហាញនោះមិនមែនជាការពិត។

#### ១.១.២.៥. ការរំលោភលើស្ថានភាព

ការរំលោភបំពានលើស្ថានភាព គឺជាស្ថានភាពមួយដែលភាគីម្ខាងបានធ្វើកិច្ចសន្យាដោយឆ្លៀតឱកាសនៅពេលដែលភាគីម្ខាងទៀតកំពុងតែមានភាពលំបាកផ្នែកសេដ្ឋកិច្ច ឬ សង្គម ឬ បានប្រើដោយមិនត្រឹមត្រូវនូវស្ថានភាពផ្សេងទៀតដែលភាគីម្ខាងទៀតមិនអាចប្រឆាំងតបបាន។ ភាគីដែលបានបង្ហាញឆន្ទៈដោយសារការរំលោភលើស្ថានភាព អាចលុបចោលកិច្ចសន្យាបាន។ នៃការរំលោភលើស្ថានភាពមានដូចជា៖

- អ្នកបង្ហាញឆន្ទៈស្ថិតនៅក្នុងស្ថានភាពដែលមានការលំបាកក្នុងការបដិសេធចំពោះការទាមទាររបស់ភាគីម្ខាងទៀត ព្រោះភាគីម្ខាងទៀតបានប្រើអំណាចផ្នែកសេដ្ឋកិច្ច ឬ ឋានៈក្នុងសង្គមជាអាទិ៍ ដែលមានលក្ខណៈខ្ពស់ជាង។
- ភាគីម្ខាងទៀតបានប្រើប្រាស់ឋានៈរបស់ខ្លួនដើម្បីទទួលបានប្រយោជន៍មិនត្រឹមត្រូវ។
- អ្នកបង្ហាញឆន្ទៈបានបង្ហាញឆន្ទៈរបស់ខ្លួនព្រោះគាត់មិនអាចបដិសេធបាននូវការទាមទាររបស់ភាគីម្ខាងទៀត ដោយសារតែឋានៈរបស់ខ្លួនទាបជាង។

#### ១.១.២.៦. ការកេងចំណេញហួសហេតុ

ការកេងចំណេញដោយហួសហេតុ សំដៅលើករណីដែលភាគីម្ខាងបានធ្វើកិច្ចសន្យាដោយឆ្លៀតឱកាសដែលភាគីម្ខាងទៀតកំពុងជួបប្រទះការលំបាកខាងផ្នែកសេដ្ឋកិច្ច ឬ ភាពល្ងង់ខ្លៅ ឬ ការខ្វះបទពិសោធន៍ ហើយបានកេងយកចំណេញយ៉ាងសន្ធឹកសន្ធាប់ពីកិច្ចសន្យានោះ។[29] អ្នកដែលបានបង្ហាញឆន្ទៈ អាចលុបចោលកិច្ច

---

[28] មាត្រា ៣៤៨ នៃក្រមរដ្ឋប្បវេណី ឆ្នាំ ២០០៧។

[29] មាត្រា ៣៥១ នៃក្រមរដ្ឋប្បវេណី។

សន្យានោះបាន ប្រសិនបើខ្លួនបានធ្វើការបង្ហាញឆន្ទៈនៅក្នុងស្ថានភាពដែលភាគីម្ខាងទៀតកេងចំណេញហួសហេតុ។ អំពើកេងយកចំណេញហួសហេតុ មានដូចជា៖

- អ្នកបង្ហាញឆន្ទៈស្ថិតនៅក្នុងការលំបាកខាងផ្នែកសេដ្ឋកិច្ច ឬ ភាពល្ងង់ខ្លៅ ឬ ខ្វះបទពិសោធន៍។
- ភាគីម្ខាងទៀតបានធ្វើកិច្ចសន្យាដោយឆ្លៀតឱកាស ដែលអ្នកបង្ហាញឆន្ទៈកំពុងជួបប្រទះការលំបាកខាងផ្នែកសេដ្ឋកិច្ច ឬ ភាពល្ងង់ខ្លៅ ឬ ខ្វះបទពិសោធន៍។
- ភាគីម្ខាងទៀតបានកេងយកចំណេញយ៉ាងសន្ធឹកសន្ធាប់ពីកិច្ចសន្យានោះ។

មិនខុសពីកិច្ចសន្យាដទៃ កិច្ចសន្យាធានារ៉ាប់រងដែលត្រូវបានបង្កើតឡើងរវាងភាគីក្រុមហ៊ុនធានារ៉ាប់រង និងភាគីអតិថិជន មិនត្រូវមានវិការៈណាមួយក្នុងចំណោមការភាន់ច្រឡំ ការឆបោក ការគំរាមកំហែង ការបង្ហាញព័ត៌មានមិនពិត ឬការកេងចំណេញហួសហេតុដែលវិការៈណាមួយនោះកើតឡើងចេញពីភាគីណាម្ខាងក៏ដោយ។ ប្រសិនបើក្នុងករណីមានវិការៈ ការព្រមព្រៀងគ្នាទៅលើការចុះកិច្ចសន្យាធានារ៉ាប់រង នឹងមិនមានសុពលភាពនោះទេ។

#### ១.១.៣. សមត្ថភាពនៃភាគី

ដើម្បីឱ្យកិច្ចសន្យាមួយមានសុពលភាព ភាគីនីមួយៗនៃកិច្ចសន្យានោះត្រូវមានសមត្ថភាពគតិយុត្ត មានដូចជា សមត្ថភាពទទួលសិទ្ធិ សមត្ថភាពខាងឆន្ទៈ និងសមត្ថភាពក្នុងការធ្វើសកម្មភាព។ នៅក្នុងករណីកិច្ចសន្យាធានារ៉ាប់រង សមត្ថភាពនៃភាគីកិច្ចសន្យាមាន សមត្ថភាពគតិយុត្តរបស់ក្រុមហ៊ុនធានារ៉ាប់រងនិងអ្នកត្រូវបានធានារ៉ាប់រង។

##### ១.១.៣.១. សមត្ថភាពរបស់ក្រុមហ៊ុនធានារ៉ាប់រង

គ្រឹះស្ថានធានារ៉ាប់រងមានដូចជា ក្រុមហ៊ុនធានារ៉ាប់រងទូទៅ ក្រុមហ៊ុនធានារ៉ាប់រងអាយុជីវិត ក្រុមហ៊ុនធានារ៉ាប់រងខ្នាតតូច ក្រុមហ៊ុនធានារ៉ាប់រងបន្ត ជើងសារធានារ៉ាប់រង ភ្នាក់ងារធានារ៉ាប់រង ក្រុមហ៊ុនវាយតម្លៃហានិភ័យធានារ៉ាប់រង។ ក្រុមហ៊ុនធានារ៉ាប់រងទាំងអស់នេះ អាចត្រូវបានអនុញ្ញាតឱ្យធ្វើប្រតិបត្តិការធានារ៉ាប់រងនៅព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជាក្នុងទម្រង់ជាក្រុមហ៊ុនមហាជនទទួលខុសត្រូវមានកម្រិតតែប៉ុណ្ណោះ។[30] ក្រុមហ៊ុនធានារ៉ាប់រងមួយអាចមានផលិតផលច្រើន ដូចជាការធានារ៉ាប់រងអាយុជីវិតផង ការធានារ៉ាប់រងសុខភាពផង និងការធានារ៉ាប់រងយានយន្តផង ដែលក្រុមហ៊ុនទាំងអស់នេះ គឺជានីតិបុគ្គលដែលត្រូវតែចុះបញ្ជីដើម្បីទទួលបាននូវសមត្ថភាពគតិយុត្តដើម្បីដំណើរការអាជីវកម្មរបស់ខ្លួននៅក្នុងព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា។

[30] មាត្រា ៤១ នៃច្បាប់ស្តីពីការធានារ៉ាបរង។

នីតិវិធីចុះបញ្ជី ក្រុមហ៊ុនធានារ៉ាប់រងត្រូវចុះបញ្ជីពាណិជ្ជកម្មនៅក្រសួងពាណិជ្ជកម្ម ដើម្បីក្លាយជាប្រធានសិទ្ធិ និងកាតព្វកិច្ច។ បន្ទាប់មកក្រុមហ៊ុនធានារ៉ាប់រង ត្រូវដាក់ពាក្យស្នើសុំអាជ្ញាប័ណ្ណពីក្រសួងសេដ្ឋកិច្ចនិងហិរញ្ញវត្ថុដើម្បីធ្វើអាជីវកម្មធានារ៉ាប់រង។ ក្រសួងសេដ្ឋកិច្ច និងហិរញ្ញវត្ថុមានសិទ្ធិសម្រេច ឬបដិសេធសំណើសុំអាជ្ញាប័ណ្ណធានារ៉ាប់រងក្នុងរយៈពេល ៩០ ថ្ងៃគិតចាប់ពីថ្ងៃទទួលពាក្យសុំដែលមានលិខិតគ្រប់គ្រាន់។[31] ក្រុមហ៊ុនធានារ៉ាប់រងអាចធ្វើប្រតិបត្តិការរបស់ខ្លួនបានលុះត្រាតែៈ

- មានអាជ្ញាប័ណ្ណ និងបានចុះបញ្ជីត្រឹមត្រូវតាមច្បាប់សម្រាប់ប្រភេទធានារ៉ាប់រងណាមួយដែលខ្លួនបានសុំ
- ផ្តល់ជូនក្រសួងសេដ្ឋកិច្ច និងហិរញ្ញវត្ថុនូវឯកសារដែលបញ្ជាក់អះអាងថាបានដាក់តម្កល់ប្រាក់ចំនួនស្មើនឹង ១០ ភាគរយនៃដើមទុនចុះបញ្ជីនៅធនាគារជាតិ
- បានផ្តល់ជូនក្រសួងសេដ្ឋកិច្ចនូវលិខិត ឬឯកសារដែលបញ្ជាក់អះអាងពីការរក្សាទុកទឹកប្រាក់ជាកម្រិតសោធនភាពមិនតិចជាង ៥០ ភាគរយនៃដើមទុនចុះបញ្ជីនៅធនាគារពាណិជ្ជកម្មណាមួយនៅក្នុងព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជាដែលមានការទទួលស្គាល់ពីធនាគារជាតិ។[32]

#### ១.១.៣.២. សមត្ថភាពអ្នកត្រូវបានធានារ៉ាប់រង

ច្បាប់ស្តីពីធានារ៉ាប់រងឆ្នាំ ២០១៤ បានបញ្ជាក់អំពីអ្នកត្រូវបានធានារ៉ាប់រងដែលមានដូចជា រូបវន្តបុគ្គល និងនីតិបុគ្គល[33] ដោយឡែកច្បាប់ដដែលនេះមិនបានបញ្ជាក់ពីសមត្ថភាពរបស់រូបវន្តបុគ្គល ឬ នីតិបុគ្គល ដែលជាភាគីនៃកិច្ចសន្យាធានារ៉ាប់រងលើយានយន្តនោះទេ។ ដូច្នេះ តើសមត្ថភាពរបស់អ្នកត្រូវបានធានារ៉ាប់រង ត្រូវបានកំណត់យ៉ាងដូចម្តេចដើម្បីធ្វើឱ្យកិច្ចសន្យាធានារ៉ាប់រងលើយានយន្តមានសុពលភាព?

អ្នកត្រូវបានធានារ៉ាប់រង អាចជារូបវន្តបុគ្គល ឬ នីតិបុគ្គលទាំងឡាយណាដែលអាចមានលក្ខណៈសម្បត្តិជាប្រធាននៃសិទ្ធិ និងកាតព្វកិច្ច ។ ជាទូទៅ អ្នកទិញធានារ៉ាប់រងជានីតិជនដែលមានសមត្ថភាពចុះកិច្ចសន្យា ពោលគឺជាជនដែលមានការយល់ដឹង និង អាចវិនិច្ឆ័យបានអំពីលទ្ធផលតាមផ្លូវច្បាប់នៃសកម្មភាពរបស់ខ្លួន។[34] ជាងនេះទៅទៀត អ្នកទិញធានារ៉ាប់រង ត្រូវតែជាបុគ្គលដែលអាចបង្ហាញឆន្ទៈប្រកបដោយប្រសិទ្ធភាពជាស្ថាពរនិង ដោយឯករាជ្យ។

---

[31] មាត្រា ៤៧ នៃច្បាប់ស្តីពីធានារ៉ាប់រង។

[32] ប្រការ២ នៃប្រកាសស្តីពីការកំណត់ទូទៅចំពោះប្រតិបត្តិការធានារ៉ាប់រង, លេខ៩៣៤.សហវ.ឧហ , ២៧ ខែ ធ្នូ ឆ្នាំ ២០០១។

[33] មាត្រា ៧ នៃច្បាប់ស្តីពីធានារ៉ាប់រង។

[34] មាត្រា ១៤ នៃក្រមរដ្ឋប្បវេណីឆ្នាំ ២០០៧។

ចំពោះរូបវន្តបុគ្គល ដែលមានសមត្ថភាពក្នុងការធ្វើជាភាគីនៃកិច្ចសន្យាធានារ៉ាប់រលើយានយន្ត គឺនីតិជនដែលមានអាយុចាប់ពី ១៨ ឆ្នាំ ឡើងទៅព្រោះគេយល់ថា ជននេះអាចពិចារណាអំពីលទ្ធផលនៃអំពើដែលនាំមកនូវប្រយោជន៍ និងអំពើដែលនាំមកនៅការខាតបង់ ក្នុងការចុះកិច្ចសន្យា។ ចំពោះអនីតិជនដែលមានអត្តាធីនភាព ជាស្ថានភាពមួយដែលផ្តល់ឱ្យអនីតិជនបានរួចផុត ពីអាណាព្យាបាលសម្រាប់អនីតិជន ឬ រួចផុតពីអំណាចមេបា ហើយមានសមត្ថភាពដូចជានីតិជនដែរ នៅពេលដែលអនីតិជននោះឈានដល់វ័យ១៦ ឆ្នាំ។[35] នៅពេលដែលអនីតិជនទទួលបានអត្តាធីនភាព អនីតិជននោះត្រូវបានចាត់ទុកថាបានដល់នីតិភាព មានន័យថា អនីតិជនក៏ជាជនដែលត្រូវបានទទួលស្គាល់ថាមានសមត្ថភាពនៅក្នុងការធ្វើនូវសកម្មភាពផងដែរ ដូចនេះនៅក្នុងកិច្ចសន្យាធានារ៉ាប់រងយានយន្ត ក៏មិនមានឧបសគ្គអ្វីមករារាំងអនីតិជនដែលមានអត្តាធីនភាពក្នុងការក្លាយជាភាគីនៃកិច្ចសន្យានោះដែរ។

### ១.២. ទម្រង់នៃកិច្ចសន្យាធានារ៉ាប់រងយានយន្ត

ជាទូទៅ កិច្ចសន្យាត្រូវបានបង្កើតឡើងក្រោមទម្រង់ជាលាយលក្ខណ៍អក្សរ ឬ មិនលាយលក្ខណ៍អក្សរ។ ចំពោះកិច្ចសន្យាធានារ៉ាប់រងលើយានយន្ត ត្រូវតែធ្វើឡើងក្រោមទម្រង់ជាលាយលក្ខណ៍អក្សរ ដោយយកភាសាខ្មែរជាគោល និងត្រូវមានហត្ថលេខា និងស្នាមមេដៃរបស់ភាគីទាំងសងខាង។[36]

ក្រោយពេលដែលភាគីទាំងសងខាងបានព្រមព្រៀង និងបានចុះកិច្ចសន្យារួច ក្រុមហ៊ុនធានារ៉ាប់រងត្រូវចេញប័ណ្ណសន្យារ៉ាប់រងដែលភ្ជាប់មកជាមួយនូវវិញ្ញាបនបត្រធានារ៉ាប់រង ឬចេញកំណត់សំអាង និង/ឬឯកសារពាក់ព័ន្ធផ្សេងៗទៀត ទៅឱ្យអ្នកស្នើសុំធានារ៉ាប់រង។ ហើយប័ណ្ណសន្យាធានារ៉ាប់រង ត្រូវតែចែង និងកំណត់ខ្លឹមសារសំខាន់ៗជាទូទៅដែលបានព្រមព្រៀងជាមុនរវាងភាគីទាំងពីរ។[37]

#### ១.២.១. ប័ណ្ណសន្យារ៉ាប់រង

ប័ណ្ណសន្យារ៉ាប់រង គឺជាឯកសារឆ្លុះបញ្ចាំងអំពីទម្រង់នៃកិច្ចសន្យាធានារ៉ាប់រងដ៏ជាក់លាក់មួយ និងជាភស្តុតាងនៃកិច្ចសន្យានោះ។[38] ឯកសារនេះត្រូវបានចុះហត្ថលេខាដោយក្រុមហ៊ុនធានារ៉ាប់រង។ នៅពេលចុះកិច្ចសន្យាធានារ៉ាប់រង អ្នកត្រូវបានធានារ៉ាប់រងអាចពិភាក្សាជាមួយក្រុមហ៊ុនធានារ៉ាប់រង ដើម្បីជ្រើសរើសយកការចុះកិច្ចសន្យារយៈពេលខ្លី ឬ រយៈពេលវែងបានតាមការព្រមព្រៀងគ្នា។ គេក៏អាចហៅម្យ៉ាងទៀតថា ប័ណ្ណសន្យា

[35] សន្ធានុក្រមនៃក្រមរដ្ឋប្បវេណីឆ្នាំ ២០០៧, ចំណុច ១៨៣។

[36] មាត្រា ៨ នៃច្បាប់ស្តីពីធានារ៉ាប់រង។

[37] មាត្រា ១១ នៃច្បាប់ស្តីពីធានារ៉ាប់រង។

[38] មាត្រា ១០ នៃអនុក្រឹត្យស្តីពីធានារ៉ាប់រង, លេខ ១០៦ អនក្រ.បក, ២២ តុលា ២០០១, នឹងត្រូវបានហៅជាបន្តថា «អនុក្រឹត្យស្តីពីធានារ៉ាប់រង» ។

រ៉ាប់រងជាឯកសារចងភ្ជាប់កាតព្វកិច្ចតាមផ្លូវច្បាប់ដែលចេញដោយក្រុមហ៊ុនធានារ៉ាប់រង ដោយកំណត់អំពីខ្លឹមសារសំខាន់ៗ និងចែងអំពីព័ត៌មានលម្អិតដែលភាគីបានព្រមព្រៀងនៅក្នុងកិច្ចសន្យា។

បណ្ណសន្យាធានារ៉ាប់រងចែកចេញជាពីរសំខាន់ៗ គឺទូទៅ និងដោយឡែក។[39] ចំពោះទូទៅ កំណត់អំពីគោលការណ៍ពីរសំខាន់ៗ គឺប្រភេទហានិភ័យដែលត្រូវទទួលធានារ៉ាប់រងឱ្យ និងប្រភេទហានិភ័យដែលមិនត្រូវទទួលធានារ៉ាប់រងឱ្យ។ បណ្ណសន្យារ៉ាប់រងត្រូវភ្ជាប់មកជាមួយវិញ្ញាបនបត្រធានារ៉ាប់រង និងឯកសារពាក់ព័ន្ធដទៃទៀត។

##### ១.២.២. វិញ្ញាបនបត្រធានារ៉ាប់រង

វិញ្ញាបនបត្រធានារ៉ាប់រងយានយន្ត សំដៅដល់ឯកសារ ដែលចេញដោយក្រុមហ៊ុនធានារ៉ាប់រង ដើម្បីបញ្ជាក់ថា អ្នកត្រូវបានធានារ៉ាប់រង បានទិញការធានារ៉ាប់រងពីក្រុមហ៊ុនធានារ៉ាប់រងពីក្រុមហ៊ុនធានារ៉ាប់រង។[40] វិញ្ញាបនបត្រធានារ៉ាប់រងត្រូវបញ្ជាក់អំពី[41]៖

- គោត្តនាម នាម និង អាសយដ្ឋានរបស់គូភាគីនៃកិច្ចសន្យា
- បុគ្គល ឬវត្ថុដែលត្រូវបានធានារ៉ាប់រង
- ប្រភេទហានិភ័យដែលត្រូវបានធានារ៉ាប់រង
- ពេលវេលាចាប់ផ្ដើម និងទីកន្លែងនៃហានិភ័យដែលត្រូវបានធានារ៉ាប់រង
- ចំនួនទឹកប្រាក់ដែលត្រូវបានធានារ៉ាប់រង
- បុព្វលាភធានារ៉ាប់រងដែលត្រូវបង់ និងរបៀបបង់បុព្វលាភធានារ៉ាប់រង
- របៀប និងចំនួននៃសេចក្ដីប្រកាសគ្រោះថ្នាក់
- រយៈពេលនៃកិច្ចសន្យា និងរយៈពេលនៃការធានារ៉ាប់រង
- កំណត់មោឃភាព និងការបាត់បង់សិទ្ធិព្រមទាំងអនុញ្ញាតឱ្យគូភាគីនីមួយៗបញ្ចប់កិច្ចសន្យាបានមុនកាលកំណត់
- ភាគីក៏អាចដាក់បន្ថែមនូវចំណុចផ្សេងៗទៀតបានដោយមានការព្រមព្រៀងគ្នាជាមុន។

[39] មាត្រា ១០ នៃអនុក្រឹត្យស្ដីពីធានារ៉ាប់រង។
[40] មាត្រា ៤ នៃច្បាប់ស្ដីពីធានារ៉ាប់រង។
[41] មាត្រា ១២ នៃច្បាប់ស្ដីពីធានារ៉ាប់រង។

#### ១.២.៣. កំណាត់សំអាង

ក្នុងករណីចាំបាច់ និង បន្ទាន់ដែលមិនអាចធ្វើកិច្ចសន្យា និងចេញប័ណ្ណសន្យាធានារ៉ាប់រងបាន នោះការធានារ៉ាប់រងអាចប្រព្រឹត្តទៅបាន ដោយប្រើ «កំណត់សំអាង» ជំនួសជាបណ្តោះអាសន្ន។ កំណត់សំអាងជាឯកសារដែលចេញដោយក្រុមហ៊ុនធានារ៉ាប់រង ឬ ភ្នាក់ងារធានារ៉ាប់រង។ ឯកសារនេះ ជំនួសប័ណ្ណសន្យាធានារ៉ាប់រង ឬ ជាកិច្ចសន្យាបន្ថែម ក្នុងពេលរង់ចាំការចេញប័ណ្ណសន្យារ៉ាប់រងជាស្ថាពរ។ នៅពេលចេញកំណត់សំអាង ភាគីទាំងសងខាងត្រូវចុះហត្ថលេខា ហើយអ្នកត្រូវបានធានារ៉ាប់រង តាមការព្រមព្រៀងគ្នាដូចមានចែងក្នុងប័ណ្ណសន្យាធានារ៉ាប់រងនោះស្រាប់។[42]

### ផ្នែកទី ២៖ អានុភាពនៃកិច្ចសន្យាធានារ៉ាប់រង

#### ២.១. សិទ្ធិ និងកាតព្វកិច្ចរបស់ក្រុមហ៊ុនធានារ៉ាប់រង

ការចុះកិច្ចសន្យាធានារ៉ាប់រងយានយន្ត នឹងនាំមកនៅសិទ្ធិ (២.១.១) និងកាតព្វកិច្ច (២.២) ដល់ក្រុមហ៊ុនធានារ៉ាប់រង។

##### ២.១.១. សិទ្ធិទទួលបានបុព្វលាភធានារ៉ាប់រង

បុព្វលាភធានារ៉ាប់រង គឺជាចំនួនទឹកប្រាក់ដែលអ្នកត្រូវបានធានារ៉ាប់រងត្រូវបង់ទៅឱ្យក្រុមហ៊ុនធានារ៉ាប់រង តាមការកំណត់របស់ក្រុមហ៊ុនធានារ៉ាប់រងនៅក្នុងប័ណ្ណសន្យារ៉ាប់រង។[43] ដូចនេះនៅពេលដែលកិច្ចសន្យាធានារ៉ាប់រងលើយានយន្តត្រូវបានបង្កើតឡើង ក្រុមហ៊ុនធានារ៉ាប់រង មានសិទ្ធិទទួលបានបុព្វលាភធានារ៉ាប់រង ពីអ្នកត្រូវបានធានារ៉ាប់រង។

##### ២.១.២. សិទ្ធិប្តឹងតទល់ជាមួយតតិយជនដើម្បីទាមទារប្រាក់មកវិញ

ចំពោះការធានារ៉ាប់រងលើយានយន្ត ក្រុមហ៊ុនធានារ៉ាប់រងមិនមែនត្រឹមតែទទួលខុសត្រូវលើសំណងចំពោះតតិយជន នៅពេលដែលអ្នកត្រូវបានធានារ៉ាប់រងបង្កឱ្យមានគ្រោះថ្នាក់តាមរយៈយានយន្ត ដល់តតិយជននោះទេ។ ក្នុងករណីដែល អ្នកត្រូវបានធានារ៉ាប់រងជាជនរងគ្រោះវិញ ក្រុមហ៊ុនធានារ៉ាប់រងត្រូវចេញសំណងនោះដល់អ្នកត្រូវបានធានារ៉ាប់រង។ បន្ទាប់មកក្រុមហ៊ុនទទួលបានសិទ្ធិប្តឹងតទល់ជាមួយតតិយជនដែលបានបង្កឱ្យមានការខូចខាតដើម្បីទាមទារសំណងនូវទឹកប្រាក់ស្មើនឹងចំនួនដែលបានធ្វើសំណងនោះ ដោយឡែក ចំពោះ ប ច្ចាញាតិ ញាតិពន្ធ អ្នកគ្រប់គ្រង និងកម្មករ និយោជិតដែលរស់នៅធម្មតាក្នុងលំនៅឋានរបស់អ្នកត្រូវបានធានា

[42] មាត្រា ៩ នៃអនុក្រឹត្យស្តីពីធានារ៉ាប់រង។

[43] មាត្រា ៤ នៃច្បាប់ស្តីពីធានារ៉ាប់រង។

រ៉ាប់រង ក្រុមហ៊ុនធានារ៉ាប់រងពុំមានសិទ្ធិប្ដឹងទាមទារនោះទេ លើកលែងមានភស្តុតាងបញ្ជាក់ថា មានការប្រព្រឹត្តកំហុសធ្ងន់ធ្ងរដោយចេតនាដោយជនណាម្នាក់ក្នុងចំណោមនោះ។[44]

#### ២.១.២. កាតព្វកិច្ចពន្យល់

ក្រុមហ៊ុនធានារ៉ាប់រង ត្រូវពន្យល់អ្នកត្រូវបានធានារ៉ាប់រងឱ្យបានច្បាស់លាស់អំពីកិច្ចសន្យា និង ខ្លឹមសារនៃប័ណ្ណសន្យារ៉ាប់រងដែលភ្ជាប់ជាមួយនឹងវិញ្ញាបនបត្រធានារ៉ាប់រង និង/ឬ ឯកសារពាក់ព័ន្ធផ្សេងៗទៀត។[45] ប្រសិនបើ ក្រុមហ៊ុនធានារ៉ាប់រងបង្ហាញព័ត៌មានមិនពិត ឬ លាក់បាំងនូវហេតុផលពិតប្រាកដដោយចេតនា ធ្វើឱ្យអ្នកត្រូវបានធានារ៉ាប់រងមានការភាន់ច្រឡំ នោះអ្នកត្រូវបានធានារ៉ាប់រងអាចលុបចោលកិច្ចសន្យាធានារ៉ាប់រងដោយផ្អែកលើមាត្រានៃវិការៈនៅក្នុងការបង្ហាញឆន្ទៈ។

#### ២.១.៣. កាតព្វកិច្ចសងសំណងដល់តតិយជន ឬអ្នកដំណើរ

ចំពោះតតិយជនទាំងឡាយដែលបានទទួលរងគ្រោះដល់រូបកាយ និង/ឬ មរណភាពដោយសារយានយន្តដែលមានការធានារ៉ាប់រងបង្កឡើង ក្រុមហ៊ុនធានារ៉ាប់រងត្រូវធ្វើសំណងចំពោះរាល់ការខូចខាតអន្តរាយនោះឱ្យបានទាន់ពេលវេលា និងសមស្របតាមកម្រិតនៃការខូចខាតនោះ។[46] ពាក្យថា តតិយជននៅត្រង់នេះ គឺមិនសំដៅលើជនរងគ្រោះ ដែលបានធ្វើដំណើរនៅលើយានយន្តដែលមានការធានារ៉ាប់រងនោះទេ ព្រោះបើតាមការអនុវត្តជាក់ស្តែង ក្រុមហ៊ុនធានារ៉ាប់រងនីមួយៗ មានកញ្ចប់សេវាធានារ៉ាប់រងលើតតិយជនដែលអ្នកត្រូវបានធានារ៉ាប់រងត្រូវតែទិញជាអាទិភាព។ ក្រុមហ៊ុនធានារ៉ាប់រង ក៏មានកាតព្វកិច្ចសងជនរងគ្រោះដែលជាអ្នកដំណើរនៅក្នុងយានយន្តបង្កផងដែរ ប្រសិនបើយានយន្តបង្កនោះជាប្រភេទយានយន្ត ដែលច្បាប់តម្រូវឱ្យទិញសេវាធានារ៉ាប់រងលើអ្នកដំណើរ (ដូចបានបកស្រាយក្នុងផ្នែកទី ៣ ចំណុច ៣.២ នៃជំពូកទី១) ឬជាប្រភេទយានយន្តផ្ទាល់ខ្លួន ប៉ុន្តែអ្នកត្រូវបានធានារ៉ាប់រងបានទិញយកសេវាធានារ៉ាប់រងបែបជម្រើស (ដូចបានបកស្រាយក្នុងផ្នែកទី ៤ ចំណុច ៤.២ នៃជំពូកទី១)។

ជាគោលការណ៍ ក្រុមហ៊ុនធានារ៉ាប់រងមានកាតព្វកិច្ចធ្វើសំណងចំពោះការខាតបង់ ឬ ការខូចខាតទាំងឡាយបណ្ដាលមកពីហានិភ័យដែលមានចែងក្នុងប័ណ្ណសន្យាធានារ៉ាប់រង។[47] ដោយឡែក ក្រុមហ៊ុនធានារ៉ាប់រងមិនធ្វើសំណងចំពោះការបាត់បង់ ឬ ការខូចខាតទាំងឡាយដែលបណ្ដាលមកពីកំហុសដោយចេតនា ឬដោយបន្លំបោកប្រាស់របស់អ្នកត្រូវបានធានារ៉ាប់រងឡើយ។ លើសពីនេះទៅទៀត ប្រសិនបើក្រុមហ៊ុនធានា

[44] មាត្រា ២៥ នៃច្បាប់ស្តីពីធានារ៉ាប់រង។

[45] មាត្រា ១០ នៃច្បាប់ស្តីពីធានារ៉ាប់រង។

[46] មាត្រា ៣៥ នៃច្បាប់ស្តីពីធានារ៉ាប់រង។

[47] មាត្រា ១៨ កថាខណ្ឌទី ១ នៃច្បាប់ស្តីពីធានារ៉ាប់រង។

រ៉ាប់រង រកឃើញភស្តុតាងណាមួយច្បាស់លាស់ដែលបញ្ជាក់ថា គ្រោះថ្នាក់ដែលបានកើតឡើងបណ្តាលមកពីចេតនាតែបន្លំរបស់អ្នកត្រូវបានធានារ៉ាប់រង នោះក្រុមហ៊ុនមានសិទ្ធិប្តឹងទៅតុលាការដើម្បីបដិសេធការទទួលខុសត្រូវក្នុងករណីមិនទាន់បានធ្វើសំណង ឬប្រសិនបើក្នុងករណីបានធ្វើសំណងរួចហើយ ក្រុមហ៊ុនមានសិទ្ធិប្តឹងទារសំណងនោះមកវិញ។[48] ចំពោះកិច្ចសន្យាធានារ៉ាប់រងលើយានយន្តនេះទៀតសោត ក្រុមហ៊ុនធានារ៉ាប់រងត្រូវធ្វើសំណងដោយផ្ទាល់ទៅឱ្យតតិយជនដែលរងគ្រោះ។[49]

សម្រាប់ក្រុមហ៊ុនធានារ៉ាប់រងមួយចំនួន តួយ៉ាងដូចជាក្រុមហ៊ុនធានារ៉ាប់រង ហ្វតតេ ដែលមាននាមជាភាសាអង់គ្លេសថា Forte Insurance (Cambodia) Plc ក្រុមហ៊ុនធ្វើសំណងដល់អតិថិជនបើទោះបីជាគ្រោះថ្នាក់ ឬ ហានិភ័យកើតឡើងពីការធ្វេសប្រហែសរបស់អ្នកប្រើប្រាស់យានយន្តក៏ដោយ លើកលែងតែផ្ទុយនឹងច្បាប់ជាធរមាន តួយ៉ាងមានដូចជា ការបើកបរស្ថិតនៅក្រោមឥទ្ធិពលនៃគ្រឿងស្រវឹង ឬ គ្រឿងញៀន ការបើកបរបញ្ច្រាសផ្លូវ អ្នកបើកបរមិនកាន់ប័ណ្ណបើកបរត្រូវប្រភេទយានយន្ត ឬ ផុតសុពលភាពជាអាទិ៍។

#### ២.២. សិទ្ធិ និងកាតព្វកិច្ចរបស់អ្នកត្រូវបានធានារ៉ាប់រង

មិនខុសពីក្រុមហ៊ុនធានារ៉ាប់រងនោះទេ នៅពេលដែលក្លាយជាភាគីនៃកិច្ចសន្យាធានារ៉ាប់រងយានយន្ត អ្នកត្រូវបានធានារ៉ាប់រងត្រូវទទួលយកសិទ្ធិ និងកាតព្វកិច្ចមួយចំនួនដែលនឹងបកស្រាយនៅចំណុចបន្ទាប់។

##### ២.២.១. សិទ្ធិទទួលបានប្រាក់សំណងធានារ៉ាប់រង

អ្នកត្រូវបានធានារ៉ាប់រងត្រូវទទួលបានផលប្រយោជន៍ពីការធានារ៉ាប់រង ពោលគឺការធ្វើសំណងដែលផ្អែកលើកម្មវត្ថុដែលត្រូវបានធានារ៉ាប់រង។[50] នៅពេលដែលមានហានិភ័យ ឬ គ្រោះថ្នាក់កើតឡើងដូចមានចែងនៅក្នុងកិច្ចសន្យាធានារ៉ាប់រង អ្នកត្រូវបានធានារ៉ាប់មានសិទ្ធិទទួលយកសំណង ពីក្រុមហ៊ុនធានារ៉ាប់រង។ ជាឧទាហរណ៍ ប្រសិនបើកម្មវត្ថុនៃកិច្ចសន្យាធានារ៉ាប់រងយានយន្តនោះ គឺជាការទទួលខុសត្រូវលើតតិយជននោះអ្នកត្រូវបានធានារ៉ាប់រងនឹងទទួលបានសំណងជំនួស ដែលក្រុមហ៊ុនធានារ៉ាប់រង សងទៅកាន់តតិយជនដែលជាជនរងគ្រោះនោះ។

##### ២.២.២. សិទ្ធិស្នើសុំដកមកវិញនូវបុព្វលាភនៅពេលធ្វើអនុប្បទាន

អ្នកដែលបានលក់បន្តនូវវត្ថុក្នុងការធានារ៉ាប់រង មានសិទ្ធិសុំដកយកមកវិញនូវបុព្វលាភរ៉ាប់រងចំនួន ៩០ ភាគរយនៃទឹកប្រាក់ដែលនៅសល់ក្នុងករណី[51]៖

---

[48] មាត្រា ២០ នៃច្បាប់ស្តីពីធានារ៉ាប់រង។

[49] មាត្រា ២១ នៃច្បាប់ស្តីពីធានារ៉ាប់រង។

[50] មាត្រា ១៥ នៃច្បាប់ស្តីពីធានារ៉ាប់រង។

[51] មាត្រា ២២ នៃអនុក្រឹត្យស្តីពីធានារ៉ាប់រង។

- ក្រោយពីបានជូនដំណឹងទៅក្រុមហ៊ុនធានារ៉ាប់រងរបស់ខ្លួន តាមរយៈលិខិតជាផ្លូវការដែលត្រូវធ្វើឡើងក្នុងរយៈពេលយ៉ាងយូរបំផុត ២៤ (ម្ភៃបួន) ម៉ោងបន្ទាប់ពីការលក់ និង
- ប្រសិនបើម្ចាស់កម្មសិទ្ធិថ្មីមិនបានមកសុំឱ្យធ្វើកិច្ចសន្យាបន្ថែម ដើម្បីផ្ទេរកិច្ចសន្យាពីខាងដើមមកឈ្មោះរបស់ខ្លួននៅឡើយទេ។

លើសពីនេះទៅទៀត អ្នកត្រូវបានធានារ៉ាប់រង នឹងទទួលបានមកវិញចំនួន ៩០ ភាគរយនៃបុព្វលាភធានារ៉ាប់រងចំពោះរយៈពេលដែលនៅសល់ ក្នុងករណីមានការបាត់បង់ទាំងស្រុងនូវកម្មវត្ថុដែលត្រូវបានធានារ៉ាប់រងបណ្ដាលមកពីហេតុការណ៍ណាមួយដែលពុំគ្រោងទុកជាមុនក្នុងបណ្ណសន្យារ៉ាប់រង។[52]

#### ២.២.៣. កាតព្វកិច្ចបង់បុព្វលាភ

ការបង់បុព្វលាភចំពោះហានិភ័យណាមួយគឺជាកាតព្វកិច្ចទីមួយរបស់អ្នកត្រូវបានធានារ៉ាប់រងត្រូវបំពេញ បន្ទាប់ពីបានធ្វើកិច្ចសន្យាធានារ៉ាប់រងរួចហើយនោះ។[53] បើអ្នកត្រូវបានធានារ៉ាប់រងមិនបានបំពេញកាតព្វកិច្ចនេះតាមកាលកំណត់ក្នុងកិច្ចសន្យាទេនោះ កិច្ចសន្យាធានារ៉ាប់រងនោះ ក៏មិនមានប្រសិទ្ធិភាពដែរ។[54] បុព្វលាភ ត្រូវបង់ឱ្យបានត្រឹមត្រូវតាមរយៈពេលធានា និងតាមចំនួនទឹកប្រាក់ធានារ៉ាប់រងសរុបដោយគិតផ្អែកលើមូលដ្ឋាននៃតារាងបុព្វលាភរ៉ាប់រងរបស់ក្រុមហ៊ុននីមួយៗ។ ដើម្បីជាភាពងាយស្រួលដល់ភាគីនៃកិច្ចសន្យា អ្នកត្រូវបានធានារ៉ាប់រង អាចពិភាក្សាជាមួយក្រុមហ៊ុនធានារ៉ាប់រងថាតើអាចបង់បុព្វលាភធានារ៉ាប់រងនេះច្រើនលើក ឬ ក៏អាចបង់ទាំងអស់សរុបតែម្ដងក៏បាន។[55]

#### ២.២.៤. កាតព្វកិច្ចជូនដំណឹង

អ្នកត្រូវបានធានារ៉ាប់រងត្រូវមានកាតព្វកិច្ចក្នុងការជូនដំណឹងដល់ក្រុមហ៊ុនធានារ៉ាប់រងឱ្យបានឆាប់រហ័សបំផុត ពេលមានហានិភ័យកើតឡើង។[56] អ្នកត្រូវបានធានារ៉ាប់រងក៏ត្រូវជូនដំណឹងទៅកាន់ក្រុមហ៊ុនធានារ៉ាប់រងផងដែរ ក្នុងករណីមួយចំនួនទៀតដូចជា អ្នកត្រូវបានធានារ៉ាប់រងមានបំណងចង់បញ្ឈប់ការធានារ៉ាប់រង

[52] មាត្រា ២៤ នៃនៃច្បាប់ស្ដីពីធានារ៉ាប់រង។
[53] មាត្រា ១៦ កថាខណ្ឌទី ១ នៃច្បាប់ស្ដីពីធានារ៉ាប់រង។
[54] មាត្រា ១៦ កថាខណ្ឌទី ២ នៃច្បាប់ស្ដីពីធានារ៉ាប់រង។
[55] មាត្រា ១១ នៃអនុក្រឹត្យស្ដីពីធានារ៉ាប់រង។
[56] មាត្រា ៦ នៃអនុក្រឹត្យស្ដីពីធានារ៉ាប់រង។

មុនកាលកំណត់[57] និងករណីដែលអ្នកត្រូវបានធានារ៉ាប់រងធនក្ស័យមុនកាលកំណត់ដែលចែងនៅក្នុងកិច្ចសន្យាធានារ៉ាប់រង។[58]

លើសពីកាតព្វកិច្ចទាំងអស់នេះ អ្នកត្រូវបានធានារ៉ាប់រង ក៏មានកាតព្វកិច្ចក្នុងការសហការផ្តល់ព័ត៌មាន និងឯកសារដែលពាក់ព័ន្ធដល់ហានិភ័យ តាមសំណូមពររបស់ក្រុមហ៊ុនធានារ៉ាប់រង។[59]

**ផ្នែកទី ៣៖ ការបញ្ចប់នៃកិច្ចសន្យាធានារ៉ាប់រងយានយន្ត**

មូលហេតុចម្បងៗដែលនាំឱ្យកិច្ចសន្យាធានារ៉ាប់រងលើយានយន្តត្រូវបានបញ្ចប់មានដូចជា៖ ការផុតរលត់នៃកិច្ចសន្យាធានារ៉ាប់រង(៣.១) ការមិនអនុវត្តកាតព្វកិច្ចរបស់ភាគី (៣.២) និងការព្រមព្រៀងបញ្ចប់កិច្ចសន្យារបស់គូភាគី (៣.៣)។

**៣.១. ការផុតរលត់នៃកិច្ចសន្យាធានារ៉ាប់រងតាមការព្រមព្រៀងក្នុងកិច្ចសន្យា**

**៣.១.១. ការបញ្ចប់មុនកាលកំណត់**

ភាគីនៃកិច្ចសន្យាធានារ៉ាប់រងមានសិទ្ធិបញ្ចប់កិច្ចសន្យាមុនកាលកំណត់នៅក្នុងកិច្ចសន្យាបាន។[60] នីតិវិធីនៃការបញ្ចប់កិច្ចសន្យាមុនកាលកំណត់នេះ ត្រូវកំណត់ដោយអនុក្រឹត្យ[61] ដោយឡែករហូតមកដល់បច្ចុប្បន្ន អនុក្រឹត្យនេះពុំទាន់មាននៅឡើយទេ។

**៣.១.២. ការបញ្ចប់នៅពេលកាលបរិច្ឆេទដល់កាលកំណត់**

ការកំណត់រយៈពេលនៃកិច្ចសន្យាធានារ៉ាប់រងត្រូវធ្វើឡើងនៅក្នុងប័ណ្ណសន្យាធានារ៉ាប់រង។[62] រយៈពេលនៃកិច្ចសន្យាធានារ៉ាប់រង ឬរយៈពេលនៃប័ណ្ណសន្យាធានារ៉ាប់រង គឺជារយៈពេលគិតចាប់ពីកាលបរិច្ឆេទនៃការចាប់ផ្តើមសុពលភាពរបស់ប័ណ្ណធានារ៉ាប់រង រហូតដល់កាលបរិច្ឆេទផុតកំណត់របស់ប័ណ្ណធានារ៉ាប់រង។

**៣.២. ការលុបចោលកិច្ចសន្យា**

មូលហេតុដែលនាំឱ្យមានការលុបចោលកិច្ចសន្យាធានារ៉ាប់រង មានដូចជា ការមិនអនុវត្តកាតព្វកិច្ចរបស់អ្នកត្រូវបានធានារ៉ាប់រង ការលាក់លៀម ឬ ធ្វើប្រតិវេទន៍ខុស និងវិការៈក្នុងការបង្ហាញឆន្ទៈ។

---

[57] មាត្រា ១២ កថាខណ្ឌទី ១ វាក្យខណ្ឌទី ១ នៃអនុក្រឹត្យស្តីពីធានារ៉ាប់រង។
[58] មាត្រា ១៤ នៃអនុក្រឹត្យស្តីពីធានារ៉ាប់រង។
[59] មាត្រា ៦ កថាខណ្ឌទី ១ នៃអនុក្រឹត្យស្តីពីធានារ៉ាប់រង។
[60] មាត្រា ២២ កថាខណ្ឌទី ១ នៃច្បាប់ស្តីពីធានារ៉ាប់រងរង។
[61] មាត្រា ២២ កថាខណ្ឌទី ២ នៃច្បាប់ស្តីពីធានារ៉ាប់រងរង។
[62] មាត្រា ១៤ កថាខណ្ឌទី ១ នៃច្បាប់ស្តីពីធានារ៉ាប់រង។

#### ៣.២.១. ការមិនអនុវត្តកាតព្វកិច្ចរបស់អ្នកត្រូវបានធានារ៉ាប់រង

ក្នុងករណីដែលអ្នកត្រូវបានធានារ៉ាប់រងខកខានក្នុងការបង់បុព្វលាភតាមការកំណត់នៅក្នុងកិច្ចសន្យា សុពលភាពនៃកិច្ចសន្យាមិនអាចព្យួរទុកឱ្យហួសពីរយៈពេល ៣០ ថ្ងៃគិតពីកាលបរិច្ឆេទនៃការចុះហត្ថលេខាលើកិច្ចសន្យាធានារ៉ាប់រងបានឡើយ។ ២០ ថ្ងៃក្រោយពីការចុះកិច្ចសន្យាធានារ៉ាប់រង ក្រុមហ៊ុនធានារ៉ាប់រងត្រូវជូនដំណឹងដោយលិខិតអនុសិដ្ឋ ឬ ដោយលិខិតដែលមានបញ្ជាក់ការទទួលច្បាស់លាស់ដល់អ្នកត្រូវបានធានារ៉ាប់រង ឬម្ចាស់ប័ណ្ណសន្យាធានារ៉ាប់រងឱ្យបង់បុព្វលាភនៅទីកន្លែងដែលបានកំណត់នៅក្នុងកិច្ចសន្យាធនារ៉ាប់រង។[63] បន្ទាប់ពីបានទទួលដំណឹងរួចហើយ ប្រសិនបើអ្នកត្រូវបានធានារ៉ាប់រង ឬម្ចាស់ប័ណ្ណសន្យាធានារ៉ាប់រងនៅតែមិនបង់បុព្វលាភធានារ៉ាប់រងទៀតនោះ ក្រុមហ៊ុនធានារ៉ាប់រងមានសិទ្ធិលុបចោលកិច្ចសន្យារ៉ាប់រងក្នុងរយៈពេល ១០ថ្ងៃ។[64]

#### ៣.២.២. ការលាក់លៀម ឬ ធ្វើប្រតិវេទន៍ខុស

កិច្ចសន្យាធានារ៉ាប់រងអាចត្រូវបានលុបចោល នៅពេលដែលក្រុមហ៊ុនធានារ៉ាប់រងបានរកឃើញថាអ្នកត្រូវបានធានារ៉ាប់រងមានការលាក់លៀម ឬ ធ្វើប្រតិវេទន៍ខុសដោយចេតនាហើយបណ្តាលឱ្យមានការផ្លាស់ប្តូរកម្មវត្ថុនៃកានិភ័យ។[65] ដោយឡែកការលុបចោលកិច្ចសន្យាធានារ៉ាប់រង មិនអាចធ្វើឡើងដោយសារតែការភ្លេចភ្លាំង ឬការធ្វើប្រតិវេទន៍ខុសដោយអចេតនារបស់អ្នកត្រូវបានធានារ៉ាប់រងឡើយ។[66] ត្រង់ចំណុចនេះ វាពិតជាមានភាពសមហេតុសមផលដែល ការភ្លេចភ្លាំង ឬ ការធ្វើខុសដោយអចេតនារបស់អ្នកត្រូវបានធានារ៉ាប់រង មិនមែនជាមូលហេតុដែលនាំឱ្យក្រុមហ៊ុនធានារ៉ាប់រងលុបចោលកិច្ចសន្យាធានារ៉ាប់រង ព្រោះពុំមានអតិថិជនណាដែលមានចេតនាចង់ឱ្យខ្លួនបាត់ប្រយោជន៍នោះទេ។

#### ៣.២.៣. វិការៈក្នុងការបង្ហាញឆន្ទៈ

ជាទូទៅ កិច្ចសន្យាដែលត្រូវបានបង្កើតឡើងដោយមានការព្រមព្រៀងរបស់គូភាគី មានកម្មវត្ថុស្របច្បាប់ ដោយធ្វើឡើងដោយសមត្ថជន នោះកិច្ចសន្យានឹងមានអានុភាពអនុវត្តបាន។[67] ដោយឡែក នៅក្នុងករណីដែលកិច្ចសន្យាត្រូវបានបង្កើតឡើងដោយមានវិការៈក្នុងការបង្ហាញឆន្ទៈមានដូចជា ការភាន់ច្រឡំ ការឆបោក ការគំរាមកំហែង ព័ត៌មានមិនពិត ជាដើម កិច្ចសន្យានោះនិងក្លាយទៅជាសកម្មភាពអាចលុបចោលបាន។ ហេតុដូច

[63] មាត្រា ១៧ នៃច្បាប់ស្តីពីធានារ៉ាប់រង។
[64] មាត្រា ១៧ នៃច្បាប់ស្តីពីធានារ៉ាប់រង។
[65] មាត្រា ១៩ នៃច្បាប់ស្តីពីធានារ៉ាប់រង។
[66] មាត្រា ១៩ នៃច្បាប់ស្តីពីធានារ៉ាប់រង។
[67] មាត្រា ១៧ នៃច្បាប់ស្តីពីធានារ៉ាប់រង។

នេះប្រសិនបើភាគីម្ខាងដឹងថាខ្លួនបានធ្វើការបង្ហាញឆន្ទៈដោយមានវិការៈ ភាគីនោះអាចលុបចោលកិច្ចសន្យានោះបាន។

## ជំពូកទី ៣

### ការដោះស្រាយវិវាទធានារ៉ាប់រងយានយន្ត

នៅពេលនិយាយដល់ចំណុចនៃការដោះស្រាយវិវាទគេគប្បីយល់ថា តើនរណាជាភាគីនៃវិវាទ ហើយវិវាទនោះគឺជាវិវាទបែបណា? នៅក្នុងបរិបទនៃការធានារ៉ាប់រងនៃយានយន្ត វិវាទនឹងកើតឡើងនៅពេលដែលមានការប៉ះទង្គិចគ្នា រវាងយានយន្តដែលមានធានារ៉ាប់រងជាមួយនឹងតតិយជន ឬទ្រព្យសម្បត្តិរបស់តតិយជននោះ។ វិវាទនៅត្រង់ថា តើត្រូវសងបែបណា នរណាជាអ្នកសង ហើយត្រូវសងនៅក្នុងកម្រិតណា? ចំណែកឯភាគីនៃវិវាទវិញមានបីប្រភេទ គឺ ទី១ វិវាទរវាងក្រុមហ៊ុនធានារ៉ាប់រង និងក្រុមហ៊ុនធានារ៉ាប់រង ទី២ គឺរវាងក្រុមហ៊ុនធានារ៉ាប់រងនិងអ្នកត្រូវបានធានារ៉ាប់រង និងទី៣ គឺវិវាទរវាងក្រុមហ៊ុនធានារ៉ាប់រង និងតតិយជនដែលមិនត្រូវបានធានារ៉ាប់រង។ នៅពេលដែលវិវាទកើតឡើង យោងតាមមាត្រា ៨៩ នៃច្បាប់ស្តីពីធានារ៉ាប់រងឆ្នាំ ២០១៤ ភាគីណាមួយនៃវិវាទអាចនាំយកវិវាទទៅជូនក្រសួងសេដ្ឋកិច្ចនិងហិរញ្ញវត្ថុ ដើម្បីសម្រុះសម្រួលធ្វើការផ្សះផ្សាវិវាទនោះ មុនប្តឹងទៅវេទិកាមជ្ឈត្តកម្ម ឬ តុលាការមានសមត្ថកិច្ច។ នីតិវិធីនៃការផ្សះផ្សាវិវាទត្រូវកំណត់ដោយអនុក្រឹត្យ។[68] ដោយឡែកគិតមកទល់នឹងថ្ងៃទី ២០ ខែ ឧសភា ឆ្នាំ ២០២០ នេះ ក្រសួងសេដ្ឋកិច្ច និងហិរញ្ញវត្ថុបាននឹងកំពុងតែបន្តពិនិត្យ និងពិភាក្សាលើខ្លឹមសារនៃសេចក្តីព្រាង ប្រកាសស្តីពី«នីតិវិធីនៃការទទួលពាក្យបណ្តឹង និងផ្សះផ្សាវិវាទធានារ៉ាប់រង» ហើយសេចក្តីព្រាងនេះទៀតសោតពុំទាន់អាចផ្សព្វផ្សាយបានទេ ដោយហេតុថាមិនទាន់ត្រូវបានអនុម័តនៅឡើយ។ ហើយតាមការអនុវត្តជាក់ស្តែង មិនដែលមានគូភាគីនៃវិវាទនាំយកវិវាទនេះ ទៅដោះស្រាយនៅវេទិកាមជ្ឈត្តកម្មនោះទេ។ ដូចនេះមានចំណោទបញ្ហាមួយ ត្រង់ថាប្រសិនបើ ប្រកាសស្តីពី «នីតិវិធីនៃការទទួលពាក្យបណ្តឹង និងផ្សះផ្សាវិវាទធានារ៉ាប់រង» ទើបតែចេញជារូបរាងក្រោមរូបភាពជាសេចក្តីព្រាងនៅឡើយចុះវិវាទធានារ៉ាប់រងដែលកើតមានឡើងកន្លងមកត្រូវបានដោះស្រាយទៅតាមនីតិវិធីណា? ចំណុចជាបន្ទាប់នេះនឹងធ្វើការបកស្រាយពីបច្ចុប្បន្នភាពនៃការដោះស្រាយវិវាទធានារ៉ាប់រងលើយានយន្ត តាមរយៈយន្តការការដោះស្រាយវិវាទធានារ៉ាប់រងយានយន្តក្រៅប្រព័ន្ធតុលាការ (ផ្នែកទី១) និងការដោះស្រាយវិវាទធានារ៉ាប់រងយានយន្តតាមរយៈប្រព័ន្ធតុលាការ (ផ្នែកទី២)។

#### ផ្នែកទី ១៖ ការដោះស្រាយវិវាទធានារ៉ាប់រងយានយន្តក្រៅប្រព័ន្ធតុលាការ

នៅពេលមានវិវាទកើតឡើង ជម្រើសដំបូងបំផុតរបស់ភាគីវិវាទ គឺធ្វើការដោះស្រាយវិវាទនោះដោយសន្តិវិធីនៅក្រៅប្រព័ន្ធតុលាការ។ ការដោះស្រាយក្រៅប្រព័ន្ធតុលាការ គឺផ្តោតទៅលើទំនាក់ទំនង ការដោះស្រាយមានការយោគយល់គ្នា សម្របសម្រួលគ្នា និងតាមគោលការណ៍សមធម៌។ នៅក្នុងបរិបទនៃធានារ៉ាប់រងយាន

[68] មាត្រា ៩៣ នៃច្បាប់ស្តីពីធានារ៉ាប់រង។

យន្តនៅកម្ពុជា ការដោះស្រាយវិវាទនៅក្រៅប្រព័ន្ធតុលាការមានពីរបែប គឺ ការដោះស្រាយវិវាទតាមរយៈការចរចា (១.១) និងការដោះស្រាយវិវាទតាមរយៈគណៈកម្មាធិការដោះស្រាយវិវាទ ដោយប្រើប្រាស់ អនុស្សារណៈយោគយល់គ្នាស្តីពី កម្រិតនៃភារៈទទួលខុសត្រូវក្នុងការទូទាត់សំណងសម្រាប់ធានារ៉ាប់រងយានយន្ត ឬ ហៅកាត់ថា “បូឡា” (១.២.)។

### ១.១. ការដោះស្រាយវិវាទធានារ៉ាប់រងយានយន្តតាមរយៈការចរចា

ការចរចា ជាការឆ្លងឆ្លើយគ្នារវាងភាគី ២ ឬច្រើន ក្នុងគោលបំណងទៅរកការយោគយល់គ្នា ការដោះស្រាយវិវាទ ដើម្បីទទួលបានការព្រមព្រៀងគ្នា ឈានទៅរកអត្ថប្រយោជន៍រួមមួយរបស់គូភាគីចរចានីមួយៗ។ នៅពេលដែលមានវិវាទជុំវិញការធានារ៉ាប់រងភាគីអាចសម្របសម្រួលគ្នាបាន ហើយស្វែងរកចំណុចរួមដែលភាគីទាំងសងខាងអាចទទួលយកបានរៀងៗខ្លួន ដើម្បីបញ្ចប់វិវាទ។ ដោយឡែកប្រសិនបើការចរចាបរាជ័យ ភាគីអាចមានសិទ្ធិក្នុងការជ្រើសរើសយកការដោះស្រាយវិវាទតាមរយៈគណៈកម្មាធិការដោះស្រាយវិវាទ ដែលនឹងត្រូវបានធ្វើការបកស្រាយនៅក្នុងចំណុចបន្ទាប់។

### ១.២.ការដោះស្រាយវិវាទធានារ៉ាប់រងយានយន្តតាមរយៈគណៈកម្មាធិការដោះស្រាយវិវាទ

ដើម្បីពន្លឿននីតិវិធីនៃការដោះស្រាយវិវាទប្រកបដោយការយោគយល់ និងវិជ្ជាជីវៈខ្ពស់ និងដើម្បីផ្តល់សេវាកម្មរហ័ស និង មានប្រសិទ្ធភាពជូនអ្នកត្រូវបានធានារ៉ាប់រង សមាគមធានារ៉ាប់រងកម្ពុជា ដែលហៅកាត់ថា “ស ធ ក” បានបង្កើតអនុស្សារណៈយោគយល់គ្នាស្តីពី កម្រិតនៃភារៈទទួលខុសត្រូវក្នុងការទូទាត់សំណងសម្រាប់ធានារ៉ាប់រងយានយន្ត ឬ ហៅកាត់ថា “បូឡា” ដែលកំណត់អំពីនីតិវិធីនៃការដោះស្រាយរវាងភាគីហត្ថលេខី (ក្រុមហ៊ុនធានារ៉ាប់បរង)។ ការអនុវត្តបូឡា គឺស្ថិតនៅក្រោមដែនសមត្ថកិច្ចរបស់ គណៈកម្មាធិការដោះស្រាយវិវាទ គណៈកម្មាការដោះស្រាយសំណង និងសមាគមធានារ៉ាប់រងកម្ពុជា។[69] អនុស្សារណៈយោគយល់នេះ មានប្រសិទ្ធភាពអនុវត្តចាប់ពីថ្ងៃ ទី ០១ មករា ២០២០។[70]

#### ១.២.១. លក្ខខណ្ឌទូទៅនៃការអនុវត្តបូឡា

បើទោះបីបូឡា បានដើរតួនាទីជាយន្តការដោះស្រាយវិវាទធានារ៉ាប់រងក៏ដោយ ក៏អានុភាពនៃបូឡានេះ មិនអាចអនុវត្តទៅលើគ្រប់វិវាទនៃធានារ៉ាប់រងដែរ ពោលគឺបូឡាមានអានុភាពអនុវត្តតែទៅលើក្រុមហ៊ុន

[69] ប្រការ ៤ នៃអនុស្សារណៈយោគយល់គ្នាស្តីពី កម្រិតនៃភារៈទទួលខុសត្រូវក្នុងការទូទាត់សំណងសម្រាប់ធានារ៉ាប់រងយានយន្ត, ទំព័រ ៥, នឹងត្រូវបានហៅជាបន្តទៀតថា«អនុស្សារណៈយោគយល់ »។។

[70] ប្រការ ៥ នៃអនុស្សារណៈយោគយល់, ទំព័រ ៥។

ធានារ៉ាប់រងទូទៅ និងក្រុមហ៊ុនធានារ៉ាប់រងទូទៅដែលជាសមាជិករបស់សមាគមធានារ៉ាប់រងកម្ពុជា និង ជាភាគីហត្ថលេខីនៃកិច្ចព្រមព្រៀងនេះ[71] ព្រមទាំងបំពេញនូវល័ក្ខខ័ណ្ឌមួយចំនួនដូចខាងក្រោម៖

- ការទាមទារសំណង ត្រូវតែជាការទាមទារលើការខូចខាតទ្រព្យសម្បត្តិ
- ក្នុងករណីមានការខូចខាតទ្រព្យសម្បត្តិ និងរបួសរាងកាយ ឬ មរណភាព សមាជិកអាចជ្រើសរើសអនុវត្តតាមវិធាន បូឡា ចំពោះការខូចខាតទ្រព្យសម្បត្តិ
- មានតែគ្រោះថ្នាក់ដែលកើតឡើងនៅក្នុងព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជាប៉ុណ្ណោះទើបអាចអនុវត្តវិធានបូឡាបាន
- បូឡាត្រូវអនុវត្តចំពោះអ្នកបើកបរនៅពេលមានគ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍ មានប័ណ្ណបើកបរមានសុពលភាព ឬ លិខិតអនុញ្ញាតបើកបរស្របតាមច្បាប់
- មានតែវិវាទដែលកើតឡើងរវាងអ្នកត្រូវបានធានារ៉ាប់រង និងអ្នកត្រូវបានធានារ៉ាប់រង[72] ប៉ុណ្ណោះ ទើបអាចធ្វើការដោះស្រាយតាមរយៈគណៈកម្មាធិការដោះស្រាយវិវាទបាន។

### ១.២.២. គណៈកម្មាធិការដោះស្រាយវិវាទ

#### ១.២.២.១. សមាសភាព

សមាសភាពនៃគណៈកម្មាធិការដោះស្រាយវិវាទត្រូវមាន ប្រធាន ១ រូប និងសមាជិក ៥ រូបដោយមិនរាប់បញ្ចូលទាំងភាគីវិវាទ។[73] ប្រធានត្រូវតែជាបុគ្គលិកដែលត្រូវបានចាត់តាំងពីក្រុមហ៊ុន កម្ពុជារ៉េ។ ឯសមាជិកទាំង ៥ នាក់ ជាបុគ្គលិកដែលត្រូវបានចាត់តាំងពីក្រុមហ៊ុនធានារ៉ាប់រង។ លំដាប់នៃក្រុមហ៊ុនធានារ៉ាប់រងដែលអាចចូលរួមនៅក្នុងគណៈកម្មាធិការ នឹងត្រូវផ្លាស់ប្តូរទៅតាមលំដាប់នៃតួអក្សរដើមជាភាសាអង់គ្លេសរបស់ក្រុមហ៊ុនធានារ៉ាប់រងនីមួយៗ។ ឧទាហរណ៍៖ ASIA, CAMINCO, CAMPU, CB, CVI, DARA, FAST, FORTE, INFINITY, LY HOUR, NEWA, PHILLIP, PPI។ ក្រុមហ៊ុនធានារ៉ាប់រងមួយអាចចាត់តាំងតំណាងម្នាក់ ឬពីរនាក់ ធ្វើជាសមាជិកនៃគណៈកម្មាធិការដោះស្រាយវិវាទ ប៉ុន្តែនៅពេលចូលរួមប្រជុំនីមួយៗមានតែសមាជិកម្នាក់គត់ដែលមានសិទ្ធិជាតំណាង និងការបោះឆ្នោត។

---

[71] ប្រការ ៣ នៃអនុស្សារណៈយោគយល់, ទំព័រ ៥។

[72] ឬក៏អាចហៅថា វិវាទរវាងក្រុមហ៊ុនធានារ៉ាប់រង និងក្រុមហ៊ុនធានារ៉ាប់រង ព្រោះនៅពេលដែលមានគ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍កើតឡើងរវាងបុគ្គលដែលមានការធានារ៉ាប់រងដូចគ្នា នោះក្រុមហ៊ុនធានារ៉ាប់រងនឹងចេញមុខទទួលខុសត្រូវជំនួស។

[73] ចំនុច ច.១ នៃអនុស្សារណៈយោគយល់, ទំព័រ ៨០។

#### ១.២.២.២. គុណវឌ្ឍរបស់សមាជិក

ក្នុងនាមជាសមាជិកនៃគណៈកម្មាធិការដោះស្រាយវិវាទ ត្រូវមានឯករាជ្យពីក្រុមហ៊ុនដែលខ្លួនជាតំណាង ហើយត្រូវធ្វើសកម្មភាពប្រកបដោយវិជ្ជាជីវៈ និងមិនលម្អៀង។[74] សមាជិកដែលចាត់តាំងត្រូវមានតួនាទីជាប្រធាននាយកដ្ឋានដោះស្រាយសំណង ឬជំនួយការ ឬអនុប្រធាននាយកដ្ឋានដោះស្រាយសំណង ឬមន្ត្រីជាន់ខ្ពស់នៃនាយកដ្ឋានដោះស្រាយសំណងនៃក្រុមហ៊ុនធានារ៉ាប់រងដែលចាត់តាំងនោះ។[75] សមាជិកត្រូវមានចំណេះដឹង និងបទពិសោធន៍ផ្នែកដោះស្រាយសំណងយានយន្ត ជាពិសេសត្រូវយល់ដឹងអំពីបូឡា។[76] លើសពីនេះទៅទៀត សមាជិកត្រូវប្រកាន់ភ្ជាប់នូវក្រមសីលធម៌ក្នុងការរក្សាការសម្ងាត់ និងមានការប្តេជ្ញាចិត្តដោះស្រាយវិវាទ។

#### ១.២.២.៣. ទំនួលខុសត្រូវ និងភារកិច្ច

គណៈកម្មាធិការដោះស្រាយវិវាទមានតួនាទី និងភារកិច្ចដូចខាងក្រោម[77]៖

- ពិភាក្សាទៅលើ គំនូសសញ្ញាលើកម្រិតនៃការទទួលខុសត្រូវ ឬ សេណារីយ៉ូ នៃគ្រោះថ្នាក់នៅក្នុងជម្លោះ និងឈានដល់ការសម្រេចចិត្តចុងក្រោយដោយផ្អែកលើអង្គហេតុជាក់ស្តែង
- ចេញសេចក្តីសម្រេចបន្ទាប់ពីការប្រជុំ ហើយបញ្ជូនទៅភាគីវិវាទក្នុងអំឡុងពេល ០៣ ថ្ងៃធ្វើការ ដើម្បីអនុវត្តសេចក្តីសម្រេច
- ចងក្រងសេចក្តីសម្រេច ហើយបញ្ជូនទៅគណៈកម្មាធិការទាមទារសំណងដើម្បីពិនិត្យឡើងវិញ។

### ១.២.៣. នីតិវិធីនៃការដោះស្រាយវិវាទ

#### ១.២.៣.១. ការជូនដំណឹង និងមធ្យោបាយនៃការជូនដំណឹង

ចំពោះវិវាទទាមទារសំណងណាមួយដែលស្ថិតនៅក្នុងបូឡា ភាគីវិវាទអាចជូនដំណឹងទៅគណៈកម្មាធិការដោះស្រាយវិវាទ របស់សមាគមធានារ៉ាប់រង ដើម្បីដោះស្រាយវិវាទ។ ការជូនដំណឹងនេះត្រូវធ្វើឡើងតាមរយៈ Email ឬ លិខិត។[78] នៅពេលទទួលបានការជូនដំណឹងពីភាគីវិវាទណាមួយ ប្រធានគណៈកម្មាធិការដោះស្រាយវិវាទ នឹងកោះហៅការប្រជុំរវាងភាគីវិវាទ និងសមាជិកដទៃទៀតក្នុងអំឡុងពេល ០៧ ថ្ងៃធ្វើការ។ ប្រធានគណៈកម្មាធិការដោះស្រាយវិវាទ នឹងផ្ញើ Email ទៅភាគីវិវាទនៃគ្រោះថ្នាក់ ក៏ដូចជាសមាជិកដែលនឹងត្រូវចូលរួមនៅក្នុងអង្គប្រជុំ ភ្ជាប់ជាមួយនឹងកាលបរិច្ឆេទ ពេលវេលា និងទីកន្លែងនៃអង្គប្រជុំ។ អ្នកដែលបាន

[74] ចំនុច ច.៤ នៃអនុស្សារណៈយោគយល់, ទំព័រ ៨៤។
[75] ចំនុច ច.១ នៃអនុស្សារណៈយោគយល់, ទំព័រ ៨០។
[76] ចំនុច ច.១ នៃអនុស្សារណៈយោគយល់, ទំព័រ ៨០។
[77] ចំនុច ច.២ នៃអនុស្សារណៈយោគយល់, ទំព័រ ៨២។
[78] ចំណុច ង.១ នៃអនុស្សារណៈយោគយល់, ទំព័រ ៧៧ ។

ទទួល Email ពីប្រធានគណៈកម្មាធិការដោះស្រាយវិវាទ ត្រូវទទួលស្គាល់ និងបញ្ជូនឈ្មោះ ព្រមទាំងតួនាទីរបស់អ្នកតំណាងដើម្បីចូលរួមក្នុងអង្គប្រជុំក្នុងអំឡុងពេល ០៣ ថ្ងៃធ្វើការ។

#### ១.២.៣.២. ឯកសារតម្រូវ

អ្នកត្រូវបានធានារ៉ាប់រងត្រូវដាក់ជូនគណៈកម្មាធិការដោះស្រាយវិវាទនូវឯកសារដូចជា៖

- ពាក្យទាមទារសំណង
- ច្បាប់ថតចម្លងនៃប័ណ្ណបើកបរ
- ច្បាប់ថតចម្លងប័ណ្ណសម្គាល់យានយន្ត
- រូបថត/វីដេអូអំពីគ្រោះថ្នាក់
- ច្បាប់ថតចម្លងនៃប័ណ្ណសន្យារ៉ាប់រង
- របាយការណ៍ប៉ូលីស (ប្រសិនបើមាន)
- ឯកសារពាក់ព័ន្ធផ្សេងៗទៀត
- ឈ្មោះក្រុមហ៊ុនធានារ៉ាប់រងផ្សេងទៀត។

#### ១.២.៣.៣. ការប្រជុំ និងសេចក្តីសម្រេច

ការប្រជុំរបស់គណៈកម្មាធិការដោះស្រាយវិវាទអាចប្រព្រឹត្តទៅបានលុះណាតែ មានសមាជិក២/៣ នៃសមាជិកទាំងអស់ដោយមិនរាប់បញ្ចូលប្រធាន និងភាគីនៃវិវាទ។[79] នៅពេលអង្គប្រជុំចាប់ផ្តើមដំណើរការ ភាគីវិវាទត្រូវបង្ហាញអំណះអំណាងជូនគណៈកម្មាធិការដោះស្រាយវិវាទ។ ភាគីនីមួយៗ មានសិទ្ធិសួរសំណួរអំពីអំណះអំណាងដែលលើកឡើងដោយភាគីវិវាទណាមួយ។ បន្ទាប់ពីភាគីវិវាទបានបង្ហាញពីករណីរៀងៗខ្លួន គណៈកម្មាធិការដោះស្រាយវិវាទ នឹងធ្វើការពិភាក្សាផ្ទៃក្នុង និងបោះឆ្នោត។ តំណាងរបស់ភាគីវិវាទត្រូវនៅក្រៅបន្ទប់ប្រជុំក្នុងអំឡុងពេលពិភាក្សាផ្ទៃក្នុង និងបោះឆ្នោត។

សេចក្តីសម្រេចរបស់គណៈកម្មាធិការដោះស្រាយវិវាទ គឺផ្អែកលើមតិភាគច្រើននៃអង្គបោះឆ្នោត (៣/៥) ដែលការបោះឆ្នោតនេះត្រូវធ្វើឡើងជាសម្ងាត់។ បន្ទាប់ពីធ្វើសេចក្តីសម្រេច គណៈកម្មាធិការដោះស្រាយវិវាទ នឹងចេញរបាយការណ៍ផ្លូវការមួយហៅថា **"សេចក្តីសម្រេច"** និងផ្ញើជូនភាគីដើម្បីអនុវត្ត។ ដោយឡែកសេចក្តីសម្រេចនេះមានអានុភាពអនុវត្តបានលុះណាតែភាគីទាំងសងខាងមានស្មារតីពេញចិត្តក្នុងការទទួលយកប្រសិនបើភាគីបដិសេធមិនអនុវត្តសេចក្តីសម្រេច ភាគីមានសិទ្ធិពឹងពាក់តុលាការរដ្ឋប្បវេណីដើម្បីដោះស្រាយទៅតាមនីតិវិធីច្បាប់ ដែលចំណុចនេះ នឹងត្រូវបានធ្វើការបកស្រាយនៅចំណុចបន្ទាប់។

[79] ចំណុច ច.២ នៃអនុស្សារណៈយោគយល់, ទំព័រ ៧៥។

### .ផ្នែកទី ២៖ ការដោះស្រាយវិវាទធានារ៉ាប់រងតាមរយៈយន្តការតុលាការ

ជាគោលការណ៍ ក្រោយពេលដែលគូភាគីនៃវិវាទធានារ៉ាប់រង មិនអាចសម្របសម្រួលគ្នាបាននៅក្រៅប្រព័ន្ធតុលាការ ភាគីនៃការធានារ៉ាប់រង អាចដាក់បណ្ដឹងមកតុលាការបាន។ នៅក្នុងវិវាទធានារ៉ាប់រងយានយន្តជុំវិញកិច្ចសន្យាធានារ៉ាប់រង ប្រសិនបើភាគីនៃវិវាទមិនអាចដោះស្រាយដោយប្រើយន្តការក្រៅប្រព័ន្ធតុលាការបានទេ នោះភាគីអាចប្រើប្រាស់សិទ្ធិក្នុងការពឹងពាក់ស្ថាប័នតុលាការឱ្យដោះស្រាយវិវាទនោះបានតាមរយៈការដាក់ពាក្យបណ្ដឹង។[80] បណ្ដឹងរបស់ភាគីនៃការវិវាទធានារ៉ាប់រងនោះ នឹងត្រូវបានចាត់ការតាមដំណាក់កាលនីតិវិធីដូចខាងក្រោម។

#### ២.១. ការចាប់ផ្ដើម និងចំណាត់ការបឋមលើបណ្ដឹង

##### ២.១.១. ការដាក់ និងការពិនិត្យពាក្យបណ្ដឹង

ភាគីណាមួយនៃវិវាទធានារ៉ាប់រង ជាពិសេស គឺអ្នកទាមទារសំណងការខូចខាត អាចដាក់ពាក្យបណ្ដឹងមកកាន់សាលាដំបូងដែលមានសមត្ថកិច្ចតាមច្បាប់កំណត់។

មុននឹងដាក់ពាក្យបណ្ដឹង ភាគីត្រូវសរសេរពាក្យបណ្ដឹងឱ្យបានត្រឹមត្រូវតាមទម្រង់ដែលច្បាប់បានកំណត់។ ការប្ដឹង ត្រូវធ្វើឡើងជាលាយលក្ខណ៍អក្សរ ទៅតុលាការ។[81] នៅក្នុងលិខិតនៃពាក្យបណ្ដឹង ត្រូវសរសេរនូវចំណុចសំខាន់ៗដូចខាងក្រោមនេះ[82]៖

- ឈ្មោះ ឬ នាមករណ៍ និងអាសយដ្ឋានរបស់ភាគី ហើយនិង ឈ្មោះ និងអាសយដ្ឋានរបស់តំណាងដែលច្បាប់បានកំណត់។
- ខ្លឹមសារនៃសាលក្រមដែលដើមចោទទាមទារឱ្យតុលាការចេញ និងអង្គហេតុចាំបាច់ដើម្បីបញ្ជាក់នូវការទាមទារ។

នៅក្នុងពាក្យបណ្ដឹង ក្រៅពីចំណុចដែលបានកំណត់នៅក្នុងចំណុច ខាងលើនេះ ដើមចោទគប្បីសរសេរបញ្ជាក់ឱ្យបានច្បាស់លាស់នូវអង្គហេតុដែលជាមូលហេតុនៃការទាមទារ និងតាមចំណុចដែលត្រូវបញ្ជាក់ភស្តុតាង គប្បីសរសេរបញ្ជាក់នូវអង្គហេតុសំខាន់ៗ ក្នុងចំណោមអង្គហេតុទាំងមូលដែលទាក់ទងនឹងអង្គហេតុដែលជាមូលហេតុនៃការទាមទារ និងភស្តុតាង។[83]

---

[80] មាត្រា ៨៩ នៃច្បាប់ស្ដីពីធានារ៉ាប់រង។

[81] មាត្រា ៧៥ កថាខណ្ឌទី ១ នៃក្រមនីតិវិធីរដ្ឋប្បវេណី, លេខ នស/រកម/០៧០៦/០២១, ០៦ ខែកក្កដា ឆ្នាំ២០០៦, នឹងត្រូវបានហៅជាបន្តទៀតថា«ក្រមនីតិវិធីរដ្ឋប្បវេណី»។

[82] មាត្រា ៧៥ កថាខណ្ឌទី ២ នៃក្រមនីតិវិធីរដ្ឋប្បវេណី។

[83] មាត្រា ៧៥ កថាខណ្ឌទី ៣ នៃក្រមនីតិវិធីរដ្ឋប្បវេណី។

ក្រោយពីបានសរសេរពាក្យបណ្តឹង និងដាក់ពាក្យបណ្តឹងរួចរាល់ តុលាការនឹងធ្វើការពិនិត្យពាក្យបណ្តឹង។ ក្នុងករណីដែលពាក្យបណ្តឹងផ្ទុយនឹងចំណុចខាងលើនេះ តុលាការត្រូវកំណត់អំឡុងពេលសមរម្យ និងបង្គាប់ឱ្យកែតម្រូវចំណុចខ្វះ ចំពោះពាក្យបណ្តឹងនោះ ក្នុងអំឡុងពេលនោះ។[84]

##### ២.១.២. ការកោះហៅគូភាគីនៃវិវាទឱ្យចូលរួមការជំនុំជម្រះលើបណ្តឹង

ក្រោយពីបានពិនិត្យឃើញថា ពាក្យបណ្តឹងរបស់ដើមចោទមានលក្ខណៈត្រឹមត្រូវហើយ តុលាការត្រូវឱ្យគូភាគីចូលមកកាន់នីតិវិធីរបស់តុលាការ។ ក្នុងន័យនេះ តុលាការត្រូវកំណត់បរិច្ឆេទដើម្បីធ្វើនីតិវិធីត្រៀមសម្រាប់ការទាញហេតុផលយ៉ាងរហ័ស និងកោះហៅគូភាគី។[85] កាលបរិច្ឆេទដែលបានកំណត់នេះ ត្រូវកំណត់ក្នុងអំឡុងពេល ៣០ (សាមសិប) ថ្ងៃ បន្ទាប់ពីថ្ងៃដែលពាក្យបណ្តឹងត្រូវបានដាក់។ ហេតុដូច្នេះហើយ ការជំនុំជម្រះលើបណ្តឹង នឹងត្រូវបានចាប់ផ្តើមឡើងផងដែរ។

#### ២.២. ការជំនុំជម្រះលើបណ្តឹង

ក្រោយពីបានកោះហៅគូភាគីឱ្យចូលរួមនីតិវិធីរបស់តុលាការខាងលើរួចរាល់ហើយ ភាគីនឹងចូលមកកាន់ការជំនុំជម្រះលើបណ្តឹងតាមរយៈនីតិវិធីត្រៀមសម្រាប់ការទាញហេតុផល។

##### ២.២.១. នីតិវិធីត្រៀមសម្រាប់ការទាញហេតុផល

ជាគោលការណ៍ ភាគីនៃវិវាទដែលត្រូវបានកោះហៅ ត្រូវចូលខ្លួនមកនីតិវិធីត្រៀមសម្រាប់ការទាញហេតុផលនៅកាលបរិច្ឆេទលើកដំបូងនៃការកោះហៅ។

ទោះបីជាយ៉ាងណាក៏ដោយ តុលាការត្រូវគោរពគោលការណ៍ចំពោះមុខ។ ក្រោយពីបានចូលមកនីតិវិធីនេះហើយ ជាបឋមតុលាការនឹងធ្វើការផ្សះផ្សាគូភាគីនៃវិវាទ។ ប្រសិនបើវិវាទមិនអាចត្រូវបានបញ្ចប់ដោយការផ្សះផ្សានោះទេ តុលាការនឹងឱ្យដើមចោទធ្វើសេចក្តីថ្លែងការណ៍អំពីពាក្យបណ្តឹង។

នៅក្នុងអំឡុងពេលនេះ ចុងចម្លើយក៏អាចធ្វើបណ្តឹងតបដែរ ឬធ្វើសេចក្តីថ្លែងការណ៍តបទៅនឹងពាក្យបណ្តឹងរបស់ដើមចោទ។ ក្រៅពីធ្វើសេចក្តីថ្លែងការណ៍ ប្រសិនបើដើមចោទ ឬចុងចម្លើយមិនមានពេលវេលាគ្រប់គ្រាន់ ឬត្រូវការអ្នកតំណាងអាណត្តិសម្រាប់ធ្វើសកម្មភាពលើបណ្តឹង ភាគីនោះអាចឱ្យអ្នកតំណាងដោយអាណត្តិធ្វើសកម្មភាពជំនួសខ្លួនបាន។ ម្យ៉ាងវិញទៀត ប្រសិនបើតុលាការយល់ឃើញថា នីតិវិធីត្រៀមសម្រាប់ការទាញហេតុផលមិនទាន់មានលក្ខណៈពេញលេញ ឬមិនទាន់អាចកំណត់ចំណុចវិវាទបាននៅឡើយនោះទេ តុលាការអាចបញ្ចប់កាលបរិច្ឆេទនៃការធ្វើនីតិវិធីត្រៀមសម្រាប់ការទាញហេតុផលលើកទី១ ហើយកំណត់កាលបរិច្ឆេទនៃ

---

[84] មាត្រា ៧៨ កថាខណ្ឌទី ១ នៃក្រមនីតិវិធីរដ្ឋប្បវេណី។

[85] មាត្រា ៨០ នៃក្រមនីតិវិធីរដ្ឋប្បវេណី។

នីតិវិធីត្រៀមសម្រាប់ការទាញហេតុផលជាបន្តបន្ទាប់ទៀតបាន រហូតដល់អាចកំណត់បានចំណុចវិវាទ។ ក្រោយពេលដែលចំណុចវិវាទត្រូវបានកំណត់ច្បាស់លាស់ហើយ តុលាការត្រូវកំណត់ឱ្យភាគី ដាក់មធ្យោបាយតទល់ ឬមធ្យោបាយការពារខ្លួន ឬហៅថាភស្តុតាង ដើម្បីតតាំងគ្នានៅនីតិវិធីនៃការទាញហេតុផលដោយផ្ទាល់មាត់។ តុលាការត្រូវកំណត់អំឡុងពេលសមរម្យមួយសម្រាប់ឱ្យភាគីដាក់ភស្តុតាង ដែលជាគោលការណ៍ភស្តុតាងនេះត្រូវដាក់នៅមុនបញ្ចប់កាលបរិច្ឆេទនៃនីតិវិធីត្រៀមសម្រាប់ការទាញហេតុផល លើកលែងតែមានករណីដែលមិនអាចជៀសវាងបាន។

### ២.២.២. នីតិវិធីនៃការទាញហេតុផលដោយផ្ទាល់មាត់

ការទាញហេតុផលដោយផ្ទាល់មាត់ គឺជានីតិវិធីជម្រះក្តីម្យ៉ាងដែលក្នុងនោះ ភាគីនៃបណ្តឹងក៏ដូចជាតុលាការត្រូវធ្វើសេចក្តីថ្លែងការណ៍ដោយផ្ទាល់មាត់នៅក្នុងសវនាការដែលបើកចំហជាសាធារណៈ ប៉ុន្តែបើក្នុងករណីដែលភាពជាសាធារណៈនេះ បណ្តាលឱ្យខូចសណ្តាប់ធ្នាប់សាធារណៈ ឬប៉ះពាល់ដល់កិត្តិយសសេចក្តីថ្លៃថ្នូររបស់បុគ្គល នោះតុលាការអាចធ្វើការទាញហេតុផលដោយផ្ទាល់មាត់ ដោយមិនបើកចំហជាសាធារណៈបាន។ នីតិវិធីនៃការទាញហេតុផលដោយផ្ទាល់មាត់នេះ នៅក្នុងនីតិវិធីចាស់គេហៅថា នីតិវិធីសវនាការ។ តាមរយៈការទាញហេតុផលដោយផ្ទាល់មាត់នេះ ភាគីវិវាទត្រូវទទួលបាននូវសិទ្ធិបញ្ចេញមតិរបស់ខ្លួន អំពីចំណុចដែលត្រូវវិនិច្ឆ័យដោយតុលាការនៅក្នុងបណ្តឹងនោះ ដើម្បីឆ្លើយតបទៅនឹងសេចក្តីថ្លែងការណ៍របស់ភាគីម្ខាងទៀតមុនពេលតុលាការធ្វើការសម្រេចសេចក្តី។ ដូច្នេះភាគីបណ្តឹងមានសិទ្ធិទាមទារឱ្យមានការបញ្ចេញមតិរបស់ខ្លួន និងឆ្លើយតបទៅនឹងមតិដែលថ្លែងការណ៍ដោយភាគីម្ខាងទៀតបាន។ លើសពីនេះទៅទៀតនីតិវិធីនេះមានកម្មវត្ថុនៅក្នុងការធានាឱ្យបាននូវតុលាការមួយដែលអាចចេញសាលក្រមមួយដែលត្រឹមត្រូវដោយឆ្លងកាត់ការស្តាប់នូវការអះអាងរបស់គូភាគីដោយផ្ទាល់ ដើម្បីជាមូលដ្ឋាននៅក្នុងការស្វែងរកការពិត។ ម្យ៉ាងទៀត នីតិវិធីដ៏សំខាន់នេះ ត្រូវគោរពមូលដ្ឋានគ្រឹះសំខាន់ៗចំនួន ៤ទៀតគឺៈ ការអះអាងអង្គហេតុរបស់ភាគី ការរៀបចំចំណុចវិវាទ ការពិនិត្យភស្តុតាង និងការវិនិច្ឆ័យ។ ក៏ប៉ុន្តែជាគោលការណ៍គេបានរៀបចំចំណុចវិវាទ ការអះអាងរបស់ភាគីនៅក្នុងនីតិវិធីត្រៀមសម្រាប់ទាញហេតុផលវិញ ដើម្បីងាយស្រួលដល់ការទាញហេតុផលដោយផ្ទាល់មាត់។ ដូច្នេះនៅនីតិវិធីទាញហេតុផលដោយផ្ទាល់តុលាការ នឹងធ្វើការពិនិត្យភស្តុតាងដោយសមូហវិធី និងការវិនិច្ឆ័យតែប៉ុណ្ណោះ។ ទាក់ទងទៅនឹងការពិនិត្យភស្តុតាងជាសមូហវិធីនេះ វាត្រូវមានភាពចាំបាច់ សម្រាប់ធ្វើការត្រួតពិនិត្យទៅលើអង្គហេតុមួយដែលត្រូវបានទទួលស្គាល់ដោយភាគីទាំងសងខាង ដែលនឹងក្លាយជាមូលដ្ឋាននៃការចេញសេចក្តីសម្រេច។ ក្នុងពេលដែលតុលាការវិនិច្ឆ័យ បើយល់ឃើញថាត្រូវបញ្ចប់ការវិនិច្ឆ័យដោយផ្អែកលើ

លទ្ធផលនៃការពិនិត្យភស្តុតាង និងការទាញហេតុផលចុងក្រោយនោះ តុលាការអាចបញ្ចប់ការទាញហេតុផលដោយផ្ទាល់មាត់បាន នឹងកំណត់កាលបរិច្ឆេទនៃការប្រកាសសាលក្រម។

ទោះបីជាក្រោយពីបានបញ្ចប់ការទាញហេតុផលដោយផ្ទាល់មាត់រួចហើយក៏ដោយ ប្រសិនបើតុលាការយល់ឃើញថាចាំបាច់ដើម្បីចេញសាលក្រមចុងក្រោយនោះ តុលាការអាចបង្គាប់ឱ្យធ្វើការទាញហេតុផលដោយផ្ទាល់មាត់សារជាថ្មីបាន។ ដូច្នេះការទាញហេតុផលដោយផ្ទាល់មាត់នេះ ត្រូវបានបញ្ចប់ដោយការចេញសាលក្រមចុងក្រោយរបស់តុលាការដែលមានសមត្ថកិច្ច។

**២.៣. ការប្រកាសសាលក្រម**

ជាគោលការណ៍វិនិច្ឆ័យដោយផ្ទាល់ ការទាញហេតុផលដោយផ្ទាល់មាត់ដែលធ្វើឡើងដោយចៅក្រម ទើបជាមូលដ្ឋាននៃការចេញសាលក្រម។[86] សាលក្រមនឹងមានអានុភាពដោយការប្រកាស។[87] ការប្រកាសសាលក្រមត្រូវធ្វើឡើងក្នុងអំឡុងពេល ០១ ខែ គិតពីថ្ងៃនៃការបញ្ចប់ការទាញហេតុផលដោយផ្ទាល់មាត់។[88]

ក្នុងករណីដែលតុលាការបានចេញសាលក្រមរួច ភាគីនៃវិវាទធានារ៉ាប់រងអាចធ្វើបណ្តឹងឧបាស្រ័យទៅតុលាការជាន់ខ្ពស់បាន ប្រសិនបើមិនសុខចិត្តនឹងការសម្រេចសេចក្តីរបស់សាលាដំបូងដែលមានសមត្ថកិច្ចពាក់ព័ន្ធវិវាទធានារ៉ាប់រងនេះ។ សាលក្រមដែលតុលាការប្រកាសនោះផងដែរ នឹងអាចបញ្ជាក់បានថា តើភាគីនៃវិវាទដែលមានកំហុសនឹងត្រូវសងការខូចខាតទៅភាគីម្ខាងទៀតដែរឬទេ ហើយត្រូវសងប្រាក់ចំនួនប៉ុន្មាន ឬមិនតម្រូវឱ្យមានសងការខូចខាត។ ដូច្នេះហើយ វិវាទធានារ៉ាប់រងនេះ គឺអាចដោះស្រាយបានដោយតុលាការដែលសមត្ថកិច្ចលើបណ្តឹងពាក់ព័ន្ធនឹងការធានារ៉ាប់រងនេះ។

[86] មាត្រា ១៨៥ នៃក្រមនីតិវិធីរដ្ឋប្បវេណី។
[87] មាត្រា ១៨៦ នៃក្រមនីតិវិធីរដ្ឋប្បវេណី។
[88] មាត្រា ១៨៧ នៃក្រមនីតិវិធីរដ្ឋប្បវេណី។

**សេចក្តីសន្និដ្ឋាន**

ជារួមមក ក្រោយពីបានសិក្សាយ៉ាងស៊ីជម្រៅទៅលើការធានារ៉ាប់រងយានយន្តនៅកម្ពុជាមក យើងអាចស្វែងយល់ពីការកើតឡើងនៃកិច្ចសន្យាធានារ៉ាប់រងលើយានយន្ត គឺត្រូវធ្វើឡើងតាមបញ្ញត្តិទូទៅនៃការបង្កើតកិច្ចសន្យានេះ នៅក្នុងក្រមរដ្ឋប្បវេណីឆ្នាំ ២០០៧ និងបទបញ្ញត្តិស្តីពីកិច្ចសន្យាធានារ៉ាប់រង នៅក្នុងច្បាប់ស្តីពីធានារ៉ាប់រងឆ្នាំ ២០១៤។ ការទទួលបានការធានារ៉ាប់រងយានយន្តផ្តល់ផលប្រយោជន៍ជាច្រើនដែលអ្នកត្រូវបានធានារ៉ាប់រងគួរពិចារណា នៅពេលដែលមានគ្រោះថ្នាក់ដែលបណ្តាលមកពីយានយន្តកើតឡើង តម្រូវការនៃហិរញ្ញវត្ថុគឺជារឿងចាំបាច់ដែលទាមទារឱ្យការសងសំណងឆាប់រហ័ស ប៉ុន្តែប្រសិនបើគ្មានការធានារ៉ាប់រងទេនោះ ដំណើរការនៃការទាមទារសំណងអាចនឹងប្រើរយៈពេលយូរ។ លើសពីនេះទៅទៀតក្រុមហ៊ុនធានារ៉ាប់រងក៏ចេញមុខដោះស្រាយបញ្ហាឱ្យអ្នកត្រូវបានធានារ៉ាប់រងផងដែរ នៅពេលដែលអ្នកត្រូវបានធានារ៉ាប់រងនោះបង្កគ្រោះថ្នាក់ដល់តតិយជននៅក្នុងក្របខណ្ឌនៃការទទួលខុសត្រូវដែលចែងនៅក្នុងកិច្ចសន្យាធានារ៉ាប់រង។ មិនមែនយានយន្តទាំងអស់សុទ្ធតែតម្រូវឱ្យមានការធានារ៉ាប់រងលើយានយន្តនោះទេ មានតែប្រភេទយានយន្តដែលតម្រូវនៅក្នុងសារាចរណែនាំ និងប្រកាសតែប៉ុណ្ណោះដែលតម្រូវចាំបាច់ត្រូវតែទិញសេវាធានារ៉ាប់រង។ ដោយឡែកសម្រាប់យានយន្តផ្សេងទៀតដែលពុំមានចែងនៅក្នុងសារាចរណែនាំ និងប្រកាស ការទិញសេវាធានារ៉ាប់រងជាធ្វើឡើងតាមរយៈការស្ម័គ្រចិត្ត។

នៅពេលមានវិវាទធានារ៉ាប់រងកើតឡើង ភាគីវិវាទអាចដោះស្រាយវិវាទនោះតាមរយៈការចរចាគ្នានៅក្រៅប្រព័ន្ធតុលាការ។ ប៉ុន្តែប្រសិនបើការចរចានោះបរាជ័យ ភាគីអាចនាំយកវិវាទនោះទៅដោះស្រាយដោយគណៈកម្មាធិការដោះស្រាយវិវាទដោយប្រើប្រាស់វិធានបូឡារបស់សមាគមធានារ៉ាប់រងកម្ពុជាបាន។ ដោយឡែក គណៈកម្មា ធិការដោះស្រាយវិវាទនេះទៀតសោត អាចដោះស្រាយបានតែក្នុងករណីដែលវិវាទគឺជាវិវាទរវាងក្រុមហ៊ុនធានារ៉ាប់រង ហើយជាវិវាទនៃការទាមទារសំណងដែលជាទ្រព្យសម្បត្តិប៉ុណ្ណោះ។ ដូចនេះប្រសិនបើវិវាទនោះ ស្ថិតនៅក្នុង ក្រៅពីល័ក្ខខ័ណ្ឌដែលបានរៀបរាប់ជូនខាងលើ ឬភាគីដែលវិវាទមិនទទួលយកនូវសេចក្តីសម្រេចរបស់គណៈកម្មាធិកាដោះស្រាយវិវាទ ភាគីអាចជ្រើសយកតុលាការជាអ្នកដោះស្រាយវិវាទទៅតាមនីតិវិធីច្បាប់។ សេចក្តីសម្រេចរបស់តុលាការគឺជាសេចក្តីសម្រេចចុងក្រោយដែលបិទផ្លូវតវ៉ារបស់គូភាគី។ ការអនុវត្តនីតិវិធីនៃការដោះស្រាយវិវាទធានារ៉ាប់រងខាងលើនេះ គឺជាការអនុវត្តជំនួសឱ្យការដោះស្រាយវិវាទដែលច្បាប់ស្តីពីធានារ៉ាប់រងឆ្នាំ ២០១៤ ហើយក៏សង្ឃឹមថា ប្រកាសស្តីពីការដោះស្រាយវិវាទ នឹងត្រូវបានអនុម័តក្នុងពេលឆាប់ៗខាងមុខនេះ។

**អនុសាសន៍**

បើទោះជាបច្ចុប្បន្នវិស័យធានារ៉ាប់រងនៅកម្ពុជា កំពុងមានភាពល្អប្រសើរ ក៏នៅភាពចំណុចចន្លោះខ្វះខាតមួយចំនួនផងដែរ។ កង្វះខាតទីមួយ គឺការបង្កើតឱ្យមានរបបគតិយុត្តគ្រប់គ្រាន់ ដើម្បីឆ្លើយតបទៅនឹងតម្រូវការជាក់ស្តែង និងបង្កើនល្បឿនរីកចម្រើននៃទីផ្សារធានារ៉ាប់រងកម្ពុជានៅមានកម្រិត។ ជាក់ស្តែងដូចជាទាក់ទងនឹងយន្តការដោះស្រាយវិវាទធានារ៉ាប់រង ដែលសព្វថ្ងៃពុំទាន់មានច្បាប់ណាមួយជាក់លាក់ដែលកំណត់អំពីយន្តការផ្សះផ្សាវិវាទមុនឈានដល់ការដោះស្រាយដោយយន្តការតុលាការនៅឡើយ។ ទីពីរ គឺយន្តការទីផ្សារធានារ៉ាប់រង នៅមានកម្រិត ការយល់ដឹងរបស់ប្រជាជនកម្ពុជា ក៏មិនទាន់មានភាពទូលំទូលាយនៅឡើយចំពោះការធានារ៉ាប់រង ជាពិសេសប្រជាជននៅតាមទីជនបទ ហើយលើសពីនេះទៀត ប្រជាជនមួយចំនួនមិនមានទំនុកចិត្តទៅលើក្រុមហ៊ុនធានារ៉ាប់រងនោះទេ។ ទីបី គឺការកសាងសមត្ថភាពរបស់បញ្ញត្តិករធានារ៉ាប់រង បទពិសោធន៍ជំនាញ ក៏នៅមានកម្រិត ស្របពេលដែលទីផ្សារធានារ៉ាប់រងមានការកើនឡើង។ ទីផ្សារធានារ៉ាប់រងកម្ពុជា មិនទាន់មានជំនាញពិសេសមួយចំនួន ដូចជា ជំនាញអភិវឌ្ឍផលិតផលធានារ៉ាប់រង ការចេញប័ណ្ណសន្យាធានារ៉ាប់រង ការដោះស្រាយសំណង និងការរៀបចំនីតិវិធីទាមទារសំណង អ្នកវាយតម្លៃសំណង ឬ អ្នកចុះអង្កេតសំណង ជំនាញគណនាវាយតម្លៃហានិភ័យធានារ៉ាប់រង ជំនាញវិភាគ និងព្យាករណ៍ស្ថានភាពហិរញ្ញវត្ថុ និងជំនាញសម្រាប់បណ្តុះបណ្តាលភ្នាក់ងារធានារ៉ាប់រងនៅឡើយទេ។[89] លើសពីនេះ ការរក្សាបុគ្គលិកដែលមានសមត្ថភាព គឺជាប្រឈម ដោយសារមានការប្រកួតប្រជែង និងការទាក់ទាញពីវិស័យឯកជន។

បើទោះបីជានៅមានភាពខ្វះខាតនៅក្នុងវិស័យធានារ៉ាប់រងក្តី រាជរដ្ឋាភិបាលកម្ពុជាបាននឹងកំពុងតែខិតខំប្រឹងប្រែងបន្ថែមទៀតដើម្បីធ្វើឱ្យវិស័យនេះកាន់តែមានភាពប្រសើរឡើង។ ដើម្បីឱ្យវិស័យធានារ៉ាប់រងនេះមានវឌ្ឍនភាពបន្ថែមទៀត គេគប្បីពិចារណាលើ ការបង្កើតឱ្យមានក្របខណ្ឌច្បាប់ និងបទបញ្ញត្តិស្តីពីបច្ចុប្បន្នភាពនៃការធានារ៉ាប់រង។ តាមពិតទៅ ច្បាប់ស្តីពីធានារ៉ាប់រងត្រូវបានបង្កើតឡើងនៅក្នុងឆ្នាំ ២០១៤ បន្ថែមទៅលើអនុក្រឹត្យស្តីពីធានារ៉ាប់រងឆ្នាំ ២០០១ ក៏ប៉ុន្តែវានៅមិនទាន់មានគ្រប់គ្រាន់នៅឡើយទេក្នុងការឆ្លើយតបទៅនឹងតម្រូវការជាក់ស្តែងដូចជាយន្តការដោះស្រាយវិវាទ។ ហេតុដូចនេះកម្ពុជាគួរតែ៖

ទី មួយ៖ ពាក់ព័ន្ធនឹងយន្តការដោះស្រាយវិវាទធានារ៉ាប់រងនេះផងដែរ រាជរដ្ឋាភិបាលគួរតែបង្កើតឱ្យមានការិយាល័យ និងនីតិវិធីផ្សះផ្សាវិវាទធានារ៉ាប់រង ដើម្បីធ្វើការផ្សះផ្សាវិវាទរវាងគូភាគីនៃវិវាទធានារ៉ាប់រងយានយន្តទាំងបីប្រភេទ មុននឹងឈានដល់ការប្រើប្រាស់យន្តការតុលាការ ។ ផលប្រយោជន៍នៃការបង្កើតការិយាល័យនេះឡើង គឺអាចបង្កើនទំនុកចិត្តដល់អ្នកត្រូវបានធានារ៉ាប់រង និងទប់ស្កាត់ការកេងបន្លំសំណងធានារ៉ាប់រង ដែល

[89] រាជរដ្ឋាភិបាលកម្ពុជា, *យុទ្ធសាស្រ្តអភិវឌ្ឍន៍វិស័យហិរញ្ញវត្ថុឆ្នាំ ២០១១-២០២០*, ២០១១, ៣៥។

ធ្វើឱ្យខូចប្រយោជន៍ដល់ទីផ្សារធានារ៉ាប់រង។ រហូតមកដល់ពេលនេះប្រកាសស្តីពី «នីតិវិធីនៃការទទួលពាក្យបណ្តឹង និងផ្សះផ្សាវិវាទធានារ៉ាប់រង» កំពុងត្រូវបានក្រសួងមានសមត្ថកិច្ចត្រួតពិនិត្យ ហើយសង្ឃឹមថា ប្រកាសនេះនឹងត្រូវបានអនុម័តដាក់ឱ្យប្រើប្រាស់ដើម្បីបម្រើជាប្រយោជន៍ដល់វិស័យធានារ៉ាប់រងនៅក្នុងពេលដ៏ឆាប់រហ័សខាងមុខនេះ។

ទីពីរៈ បន្ថែមពីលើយន្តការច្បាប់ ការបង្កើតឱ្យមានធនធានមនុស្សដែលមានសមត្ថភាពពេញលេញគ្រប់គ្រាន់ក៏មានភាពចាំបាច់ផងដែរ ដើម្បីចូលរួមក្នុងការរៀបចំគោលនយោបាយ យុទ្ធសាស្ត្រ និងការសិក្សាស្រាវជ្រាវការអភិវឌ្ឍឧស្សាហកម្មធានារ៉ាប់រងនៅកម្ពុជា។

ទីបីៈ ក្រុមហ៊ុនធានារ៉ាប់រងគួរពង្រឹងទីផ្សាររបស់ខ្លួន តាមរយៈការផ្សព្វផ្សាយឱ្យបានច្បាស់លាស់ដល់ប្រជាពលរដ្ឋអំពីសារៈប្រយោជន៍នៃការប្រើប្រាស់សេវាធានារ៉ាប់រងរបស់ខ្លួន ដើម្បីផ្តល់នូវទំនុកចិត្តដល់ពួកគាត់ក្នុងការចូលរួមប្រើប្រាស់សេវាធានារ៉ាប់រងនេះ។

ប្រសិនបើ សេវាធានារ៉ាប់រងយានយន្តនៅប្រទេសកម្ពុជាអាចឈានដល់ដំណាក់កាលដែលម្ចាស់យានយន្តទាំងអស់ត្រូវតែមានមានសេវាធានារ៉ាប់រងជាកាតព្វកិច្ចនោះ កត្តានេះនឹងរួមចំណែកក្នុងការអភិវឌ្ឍសេដ្ឋកិច្ច និងសង្គម តាមយៈការប្រើប្រាស់មូលធន និងទុនបម្រុងរបស់ក្រុមហ៊ុនធានារ៉ាប់រងទៅវិនិយោគក្នុងវិស័យមូលបត្រ វិស័យអចលនទ្រព្យ វិស័យកសិកម្ម និងវិស័យផ្សេងទៀត ដែលមានសក្តានុពល។ ទន្ទឹមនឹងនេះការអភិវឌ្ឍវិស័យធានារ៉ាប់រងក៏នឹងរួមចំណែកយ៉ាងច្រើនដល់វិស័យសង្គមកិច្ចរបស់កម្ពុជាផងដែរ តាមរយៈការបង្កើតការងារថ្មីៗ ការបង្កើតជំនាញពិសេស និងការបណ្តុះបណ្តាលឯកទេស ព្រមទាំងផ្តល់សំណាញ់សុវត្ថិភាពជូនប្រជាពលរដ្ឋដោយកាត់បន្ថយចំណាយលើគ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍ ដោយការធានារ៉ាប់រងកាតព្វកិច្ចយានយន្តនេះ។

## ឯកសារយោង

**ច្បាប់**

ក្រមរដ្ឋប្បវេណី, លេខ នស/រកម/១២០៧/០៣០, ០៨ ធ្នូ ២០០៧។

ក្រមនីតិវិធីរដ្ឋប្បវេណី, លេខ នស/រកម/០៧០៦/០២១, ០៦ កក្កដា ២០០៦។

ច្បាប់ស្តីពីការធានារ៉ាបរង, លេខ នស/រកម/០៨១៤/០២១, ០៧ សីហា ២០១៤។

ច្បាប់ស្តីពីចរាចរណ៍ផ្លូវគោក, លេខ នស/រកម/០១១៥/០០១, ១៤ មករា ២០១៥។

**អនុក្រឹត្យ**

អនុក្រឹត្យស្តីពីការធានារ៉ាប់រង, លេខ ១០៦ អនក្រ.បក, ២២ តុលា ២០០១។

**ប្រកាស**

ប្រកាសស្តីពីការកំណត់ទូទៅចំពោះប្រតិបត្តិការធានារ៉ាប់រង លេខ៩៣៤.សហវ.ឧហ, ថ្ងៃ២៧ ខែធ្នូ ឆ្នាំ ២០០១។

ប្រកាសស្តីពីកាតព្វកិច្ចធានារ៉ាប់រងភារៈទទួលខុសត្រូវយានយន្ត ឬ ធានារ៉ាប់រងតតិយជន លេខ ៦៥៣ ប្រក.សហវ.សក.ទច.មផ, ១៦ ខែ តុលា ឆ្នាំ ២០០២។

ប្រកាសស្តីពីកាតព្វកិច្ចធានារ៉ាប់រងភារៈទទួលខុសត្រូវការដឹកជញ្ជូនអ្នកដំណើរលេខ ៦៥៤ ប្រក.សហវ .សក.ទច.មផ, ១៦ ខែ តុលា ឆ្នាំ ២០០២។

**សារាចរ**

សារាចរណែនាំស្តីពីការអនុវត្តកាតព្វកិច្ចធានារ៉ាប់រងភារៈកិច្ចទទួលខុសត្រូវយានយន្តឬធានារ៉ាប់រងតតិយជន និងកាតព្វកិច្ចធានារ៉ាប់រងការដឹកជញ្ជូនអ្នកដំណើរ លេខ ០០១សរ សក.ដជ, ថ្ងៃទី០៩ ខែ មករា ឆ្នាំ២០០៤។

**សៀវភៅ**

ក្រុមការងារនៃអនាគតគ្រូបណ្តុះបណ្តាលនៅសាលាភូមិន្ទចៅក្រមនៃរាជបណ្ឌិតសភាវិជ្ជាជីវៈតុលាការ, ២០១៣, *សេចក្តីពន្យល់ក្រមរដ្ឋប្បវេណី ភាគ ១-២* , បោះពុម្ពលើកទី ១. ភ្នំពេញ។

រាជរដ្ឋាភិបាលកម្ពុជា, ២០១១, *យុទ្ធសាស្ត្រអភិវឌ្ឍន៍វិស័យហិរញ្ញវត្ថុឆ្នាំ ២០១១-២០២០*, ភ្នំពេញ។

សមាគមធានារ៉ាប់រងកម្ពុជា (ស ធ ក), ២០១៩, *អនុស្សារណៈយោគយល់គ្នាស្តីពីកម្រិតនៃភារៈទទួលខុសត្រូវក្នុងការទូទាត់សំណងសម្រាប់ធានារ៉ាប់រងយានយន្ត«បូឡា»*។

Ouk Thani, Hun Oudamsoriya, និង Yin Sochea, ២០០៧, *Law and Insurance*, ភ្នំពេញ។

សុទ្ធ សាងបុណ្យ, ២០១៤, *សេចក្តីព្រាងច្បាប់ស្តីពីការធានារ៉ាប់រង*, ភ្នំពេញៈ វិទ្យាស្ថានសភាកម្ពុជា។

**វចនានុក្រម**

វចនានុក្រមសម្តេចសង្ឃរាជជួន ណាត បោះពុម្ពលើកទី ៥ ឆ្នាំ ១៩៥៧។

**គេហទំព័រ**

Businesskhmernote, https://business.khmernote.com.kh/46116, ចុះផ្សាយថ្ងៃទី២៥ ខែកក្កដា ឆ្នាំ ២០១៩។

ខេមបូណូមីស,https://cambonomist.com/news/cambodia-insurance-market-growth-2019/។

សមាគមធានារ៉ាប់រងកម្ពុជា, http://www.iac.org.kh/index.php/about-us/members។

ក្រុមហ៊ុនធានារ៉ាប់រងហ្វតតេ, https://bit.ly/3jsTM9c។